Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 44 (637) год издания 8-й | Суббота, 3 июня 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Досрочно завершить план второго квартала (1 стр.).

В честь сессии Верховного Совета СССР (1 стр.).

По Советской стране (1 стр.).

В. Васильев — Об организационных основах большевистской партии (2 стр.).

С. Шеломов — Забота о детях моряков (2 стр.).

Тов. Стефанович признает только пять процентов критики... (Письмо в редакцию) (2 стр.).

На повестке дня — стахановский план. Собрание экипажа парохода «Ижора» (3 стр.).

Выдающийся деятель Советского государства. К четвертой годовщине со дня смерти М. И. Калинина. (3 стр.).

Инж. **Д. Соловьев** — О сменно-запасных частях (3 стр.).

Судно славных традиций. (Фотоочерк радиооператора В. Богданова) (4 стр.).

Р. Канделаки — Среди «лип». (Фельетон) (4 стр.).

О партийном руководстве комсомольскими организациями

Ленинско-сталинский комсомол является детищем большевистской партии. Он является, как учит товарищ Сталин, приводным ремнем от партии к массам молодежи, он призван помогать партии осуществлять влияние на молодежь. Сила и крепость комсомола — в испытанном и мудром руководстве большевистской партии. У партии, у ее вождей советская молодежь учится стойкости в борьбе, верности и преданности Родине. В руководстве партии — залог успехов комсомола в труде, учебе, в коммунистическом воспитании молодого поколения. Еще в 1925 году товарищ Сталин писал: «Обеспечить доверие молодежи к нашей партии, обеспечить руководство нашей партии в комсомоле — такова задача. Комсомолец должен помнить, что обеспечение руководства партии есть самое главное и самое важное во всей работе комсомола. Комсомолец должен помнить, что без такого руководства комсомол не может выполнить свою основную задачу — воспитания рабоче-крестьянской молодежи в духе диктатуры пролетариата и коммунизма». Эти указания товарища Сталина являются боевой развернутой программой для всех организаций ВЛКСМ.

Под руководством партии комсомол ведет большую, плодотворную работу по коммунистическому воспитанию советской молодежи, под руководством партии комсомол принимает активное участие во всех областях коммунистического строительства. Комсомольские организации морского флота, руководствуясь решениями XI с'езда ВЛКСМ, расширяют свои связи с молодежью, улучшают политическую учебу комсомольцев и молодежи, развивают социалистическое соревнование молодых моряков за досрочное выполнение послевоенной сталинской пятилетки. Во всей своей деятельности комсомольские организации судов опираются на руководство и помощь партийных организаций.

Под руководством партийных организаций заметно организационно окрепли и политически выросли комсомольские организации судов. Многие из них являются подлинными вожаками широких масс молодежи и боевыми помощниками партийных организаций. Образец постоянной заботы и руководства комсомолом показывают партийные организации теплоходов «Мичурин», «Кремль», «Серго», пароходов «Селенга», «А. Суворов», «Псков», «Родина».

Однако нельзя признать, что все партийные организации судов обеспечивают должное повседневное руководство комсомольскими организациями и чувствуют свою ответственность за коммунистическое воспитание молодых моряков. Жизнь показывает, что если работа комсомольской организации строится неправильно, если плохо организована политическая учеба молодежи, не чувствуется комсомольской инициативы в социалистическом соревновании, слабо идет рост комсомольских организаций, то в этом в известной мере повинны партийные организации, политотделы, призванные направлять деятельность организаций ВЛКСМ.

Внимание каждой партийной организации, каждого политотдела должно быть приковано к вопросам коммунистического воспитания, политического просвещения молодежи. Партийные организации несут прямую ответственность за правильную организацию и идейную направленность политической учебы молодежи, за подбор пропагандистов для комсомольских политшкол и кружков, за выращивание пропагандистов из комсомольского актива. В текущем учебном году на большинстве судов сеть комсомольского политпросвещения значительно расширилась, учеба идет более организованно, комсомольцы активно готовятся к итоговым занятиям. Успешно повышают свой теоретический уровень комсомольцы, самостоятельно изучающие историю и теорию большевистской партии. Растут кадры пропагандистов из числа комсомольцев.

Но все же и в нынешнем учебном году значительное число молодых моряков еще не вовлечено в политическую учебу. Плохо организована учеба на многих судах Сахалинского пароходства; в частности, на пароходах «Ванцетти» и «Дмитрий Лаптев» политшколы прекратили свое существование в середине учебного года. Не учатся многие комсомольцы отдельных судов Каспфлота, каботажного флота Северного пароходства. В некоторых политшколах и кружках уровень пропагандистской работы еще не отвечает предъявляемым к ней высоким требованиям.

Такое положение с политическим просвещением молодежи является прежде всего результатом того, что некоторые политотделы и судовые партийные организации выпустили из поля своего зрения этот важнейший участок идеологической работы. Подводя итоги учебного года, партийные и комсомольские организации судов должны внимательно учесть ошибки и недостатки в организации политической учебы молодежи, чтобы избежать их в будущем учебном году.

Политическим просвещением не исчерпывается воспитание комсомольцев. Такие большевистские качества, как идейность, принципиальность, дисциплинированность, вырабатываются на практической работе. Товарищ Сталин указывал: «...не подлежит никакому сомнению, что без **сочетания** практической работы комсомольского актива с теоретической его подготовкой («изучение ленинизма») невозможна никакая сколько-нибудь осмысленная коммунистическая работа в комсомоле». Партийные организации призваны направлять внимание комсомольцев на умелое сочетание политического просвещения с практической работой и воспитывать у молодежи коммунистическое, сознательное отношение к труду, дисциплине, к социалистической собственности, развивать инициативу комсомольцев в социалистическом соревновании за досрочное выполнение плана перевозок.

Жизнь комсомольских организаций на судах должна кипеть. Владимир Ильич Ленин ставил перед комсомольцами задачу «...быть ударной группой, которая во всякой работе оказывает свою помощь, проявляет свою инициативу, свой почин». Много славных начинаний на морском флоте принадлежит комсомольцам. Взять хотя бы начатое по почину каспийских комсомольцев соревнование за звание «Отличная судовая вахта», соревнование за экономию топлива и т. д. Но нельзя успокаиваться на достигнутом. Партийные организации должны прививать комсомольцам чувство нового, всячески поддерживать их инициативу, воспитывать в духе большевистской критики и самокритики, помогать им находить свое место в решении задач, которые стоят перед экипажем судна.

Коммунистическое воспитание молодежи немыслимо без расширения общего культурного кругозора. «Наши люди должны быть образованными, высокоидейными людьми, с высокими культурными, моральными требованиями и вкусами» (А. Жданов). Комсомольские организации должны воспитывать у молодежи непримиримость к невежеству и бескультурью, оказывать помощь в общеобразовательной учебе моряков, в усовершенствовании их морских знаний. Организация лекций, литературных вечеров, ознакомление молодежи с достижениями советской науки и техники, с новыми произведениями советских писателей — все это будет содействовать расширению культурного горизонта молодежи.

За последнее время к руководству комсомольскими организациями на судах пришло много молодых активистов, не имеющих достаточного опыта и навыков, не умеющих иногда составить план работы, наладить комсомольское хозяйство и т. п. Нередки случаи, когда комсомольские руководители по своей малоопытности не схватывают главного в деятельности организации. Долг секретарей партийных организаций—помочь им, нацелить комсомольцев на решение важнейших, первоочередных вопросов. Комсомольские кадры надо учить на практической работе. Широкое распространение должны получить такие проверенные и действенные формы учебы комсомольского актива, как семинары, совещания по обмену опытом работы. Многие политотделы успешно используют эти формы учебы. Отстают в этом деле политотделы Дальневосточного и Черноморского сухогрузного пароходств. Инструкторы политотделов, бывая на судах, не считают своим долгом поинтересоваться работой комсомольских организаций. Например, старший инструктор политотдела Сахалинского пароходства тов. Куликов несколько раз бывал на пароходе «Чита», но ни разу даже не побеседовал с секретарем комсомольской организации судна. Этот упрек можно бросить и в адрес некоторых начальников политотделов пароходств, которые редко встречаются с комсомольским активом, не считают своим долгом информировать его о важнейших вопросах политики партии, о международном положении, о задачах, которые стоят перед пароходством.

Весь аппарат политотдела должен вести работу среди молодежи флота. Раз и навсегда надо покончить с попытками некоторых политотделов переложить всю ответственность за этот важнейший участок партийно-политической работы исключительно на помощника начальника политотдела по комсомолу.

Политотделам и партийным организациям судов следует особое внимание обратить на закрепление комсомольских кадров на судах. Сейчас наблюдается недопустимая текучесть в составе секретарей комсомольских организаций. На некоторых судах Дальневосточного, Сахалинского и Балтийского пароходств сменилось за год по три-четыре секретаря комсомольской организации. Такая частая смена не может не отразиться на состоянии комсомольской работы на этих судах.

Комсомольские организации морского флота должны повседневно во всей своей жизни и деятельности чувствовать неослабное партийное руководство. Это поможет им успешнее справиться с теми ответственными задачами, которые поставлены партией перед комсомолом.

В Политуправлении Министерства морского флота

Политуправление Министерства морского флота проводит пятидневный семинар помощников начальников политотделов по комсомольской работе.

В первый день работы семинара после вступительного слова начальника Политуправления тов. Румянцева с докладом об участии комсомольских организаций в работе промышленности и транспорта выступил заведующий отделом рабочей молодежи ЦК ВЛКСМ тов. Залужный.

Затем под руководством заместителя начальника Политуправления тов. Муравьева начались семинарские занятия по вопросу: работа комсомольских организаций в борьбе за обеспечение плана перевозок. Помощники начальников политотделов по комсомольской работе тт. Оганджанян (Каспфлот) и Наливайко (Дальневосточное пароходство) поделились опытом судовых комсомольских организаций в борьбе за план, рассказали, как политотделы осуществляют руководство комсомольскими организациями.

Второй день занятий семинара был посвящен вопросам политического просвещения молодежи на судах флота. Доклад сделал начальник отдела пропаганды и агитации Политуправления Министерства морского флота тов. Бороздкин; он же руководил семинарскими занятиями. Работа семинара продолжается.

Берлин

Центральному Совету Союза свободной немецкой молодежи

Благодарю за приветствие молодых немецких борцов за мир, — участников Общегерманского слета молодежи.

Желаю германской молодежи, активному строителю единой демократической и миролюбивой Германии, новых успехов в этом великом деле.

И. СТАЛИН.

ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИТЬ ПЛАН ВТОРОГО КВАРТАЛА

Выполняем социалистические обязательства

Недавно пароход «Молотов» пришел в порт Молотовск. Экипаж, успешно справившись с производственными задачами, добился высоких трудовых показателей. В этом рейсе пароход прошел двое суток на сэкономленном топливе. Ходовое время нами было сокращено на 50 часов. Этому способствовала хорошо налаженная штурманская служба. Штурманы тт. Веретнов, Полукаров, Иванов четко выполняли уставные требования. За все время плавания судно точно держалось на заданном курсе.

В рейсе коллектив судна проделал большую работу по ремонту механизмов, покраске жилых и служебных помещений, надстроек и корпуса. Моряки отремонтировали восемь лебедок и динамомашину, сэкономив тем самым более 40 тысяч рублей.

С приходом парохода в Архангельский порт партийная организация подвела итоги работы личного состава. Нами были намечены практические мероприятия по проведению большого ремонта судна. Коллектив взял на себя новые, повышенные социалистические обязательства и решил досрочно и с хорошим качеством отремонтировать котлы, рулевую машину, центробежный насос.

Свои социалистические обязательства моряки выполнили за короткий срок. Много инициативы в работах проявили кочегары тт. Карлов, Шокин, Борисов, машинист Поспелов, токарь Горюнов, третий механик Плотицын.

Экипаж парохода «Молотов» хорошо подготовился к дальнейшему плаванию.

Первый помощник капитана И. ХРИСТЕНКО.

В АРХАНГЕЛЬСКОМ ПОРТУ

АРХАНГЕЛЬСК. **(Наш корр.).** Недавно сюда прибыл пароход «Мироныч». Архангельские портовики хорошо подготовились к обработке судна и разгрузили его за 17 часов. После этого пароход «Мироныч» стал под погрузку леса. По-стахановски трудились крановщики-беспаловцы тт. Хвиюзов, Чаврин, Мамонов и Кузнецов. Они выполняли сменные задания на 150—200 проц. Погрузка закончилась на 18 часов досрочно. Пароход «Мироныч» ушел в очередной рейс с большой экономией эксплоатационного времени.

Стахановские рейсы парохода «Одесса»

Экипаж парохода «Одесса» подвел итоги работы за пять месяцев. План перевозок грузов 1950 года нами выполнен по тоннам на 53,9 проц. и по тонно-милям на 44,1 проц. Достигнута значительная экономия топлива и смазочных материалов, многие ремонтные работы произведены силами экипажа.

Моряки нашего парохода настойчиво боролись за выполнение принятых социалистических обязательств. В этом году пароход уже сделал несколько рейсов. В плавании встречались серьезные трудности, связанные с неблагоприятной метеорологической обстановкой, но все препятствия успешно преодолевались. Хочется рассказать о недавно закончившемся рейсе. В нем особенно ярко проявились замечательные черты наших моряков — трудолюбие, самоотверженность, патриотизм.

Рейсовое задание было ответственным. Следовало доставить груз в один из отдаленных пунктов бассейна. Разгрузку судна намечалось производить на рейде.

Задолго до прихода судна к месту разгрузки экипаж провел ряд подготовительных работ. Партийная организация мобилизовала моряков прежде всего на приведение в образцовый порядок грузового устройства. Это была центральная задача. Моряки много потрудились на ремонте механизмов. Машинная и палубная команды общими усилиями проверили состояние лебедок, блоков, оттяжек, стрел, всего такелажа. В некоторых блоках понадобилось менять штыри. Они вытачивались на судовом токарном станке. Была заменена часть деталей лебедок, значительно обновлен грузовой такелаж. Особенно хорошо здесь потрудились боцман тов. Морозов, токарь тов. Елфимов, машинист тов. Паршин, матрос тов. Ласточкин.

Ускоряя рейсооборачиваемость судна, моряки с исключительным вниманием относятся к машинной установке. Путем заботливого ухода за двигателем, применения наивыгоднейших режимов его работы в этом рейсе скорость парохода была доведена до 10,2 мили в час вместо плановой 9,8 мили в час.

В пункт назначения пароход «Одесса» прибыл на 9 часов раньше срока. В этом заслуга не только машинной команды, но и отлично стоявших у руля матросов, а также капитана тов. Скорупского, умело использовавшего попутные течения.

Разгрузка началась без промедления. Экипаж вышел на помощь береговым рабочим. Свежий ветер и зыбь создавали значительные помехи, приходилось принимать плавсредства то к одному, то к другому борту, но тем не менее работа шла успешно. Судовые бригады трудились с большим воодушевлением. Рядом с опытным боцманом тов. Морозовым у лебедок уверенно стояли кочегар первого класса тов. Ольговский, матрос тов. Гора, машинист тов. Зайковский.

Свыше 1.500 тонн груза переработали в этом рейсе моряки своими силами. В тесном содружестве с береговым коллективом выгрузка была завершена досрочно на 50 часов. В общей сложности рейс был закончен раньше срока на четверо суток.

В плавании, продолжавшемся около месяца, моряки сберегли 10 тонн топлива и 60 килограммов смазочных материалов. Это значит, что 12 часов машина проработала на сэкономленном горючем.

Большим достижением экипажа, которым мы особенно гордимся, является получение класса Морского Регистра по машинной установке. Для этого нами был проведен целый ряд сложных работ. Так, коллектив отлично отремонтировал три динамомашины, два балластных насоса, два питательных насоса, привел в порядок главную машину.

Впереди предстоят новые плавания. Экипаж уверен в их успешном завершении. Очередной рейс мы посвящаем предстоящей сессии Верховного Совета СССР. Решено закончить его досрочно на двое суток.

В. ИВАНОВ,
старший механик парохода «Одесса».

По скоростному графику

МУРМАНСК. **(Наш корр.).** Коллектив Мурманского порта, развернув социалистическое соревнование в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР, решил намного сократить время стоянки судов под обработкой. Многие бригады грузчиков, механизаторы значительно повысили производительность своего труда. На разгрузке парохода «Петрозаводск» грузчики бригады тт. Бударова и Терехова выполнили сменные задания больше чем на 200 проц. Таких же высоких показателей добились крановщики седьмого и девятого портальных кранов. Крановщик-беспаловец тов. Оборотов систематически выполняет сменные задания на 200 проц.

Несмотря на тяжелые метеорологические условия — ветер, дождь, — портовики разгрузили пароход «Петрозаводск» на 35 часов раньше, чем это было определено планом.

В честь сессии Верховного Совета СССР

Грузы сверх задания

За последнее время экипаж танкера «Берия» значительно повысил темпы нефтеперевозок. Моряки этого судна перевыполнили мартовский и апрельский планы. Этих высоких производственных показателей экипаж танкера добился благодаря упорной борьбе за выполнение взятых им социалистических обязательств.

Моряки теплохода «Берия» большое внимание уделяют ускорению оборачиваемости судна. Например, в апреле, использовав все возможности, экипаж танкера «Берия» сэкономил много эксплоатационного времени. Плавая на линии Баку—Астраханский рейд и обратно, судно завершает рейсы, как правило, на десять часов раньше графика. Сверх плана было перевезено более 200 тонн грузов. В мае танкер сделал шесть скоростных рейсов. При этом экипаж сберег 16 часов ходового времени.

Ускорению рейсооборачиваемости судна способствует стахановская работа лучших людей теплохода. Четко выполняют уставные требования механик тов. Бортеньев, старший моторист тов. Федичкин, боцман тов. Митряшев, помповый машинист тов. Огородов, рулевые тт. Мамедов и Токарев. Они бдительно несут вахтенную службу, хорошо обслуживают механизмы. На судне нет ни одного моряка, который бы не выполнял своих заданий.

Каждый член экипажа принимает активное участие в наведении порядка на судне. Недавно моряки своими силами покрасили корпус судна и его надстройки.

Сейчас на танкере развернулось социалистическое соревнование в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР. В мае танкер доставил для нужд народного хозяйства страны около 1.500 тонн нефтепродуктов сверх плана.

В. ЛИСЕНКОВСКИЙ,
капитан танкера «Берия».

Передовые бригады

БАКУ. **(Наш корр.).** С каждым днем у причалов Бакинского порта швартуется все больше судов, доставляющих лес, сульфат, соль, оборудование. Бакинские портовики по-стахановски трудятся в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР. Суда разгружаются и грузятся скоростными методами.

Только за первые двадцать дней мая крановщики-беспаловцы и бригады грузчиков сэкономили около 200 часов, отправили досрочно в рейс десятки каспийских судов. Раньше срока были разгружены суда «Дунай», «Кафур Мамедов» и другие. Отлично трудятся крановщики тт. Бабаев, Мущинская, Козлова, бригады грузчиков, руководимые тт. Салаевым, Лесюком и Азиз Оруджем.

Успехи черноморских моряков

На всех судах Черноморского бассейна экипажи несут стахановскую вахту в честь сессии Верховного Совета СССР. Моряки теплохода «Иосиф Сталин» добились увеличения скорости своего судна.

Машинная команда теплохода «Москва» активно участвовала в профилактическом ремонте механизмов. Экипаж досрочно выполнил майский план перевозок. Сейчас танкер «Москва» совершает второй сверхплановый рейс.

Моряки танкера «Москва» работают по стахановскому плану. Это способствует досрочному завершению рейсовых заданий. Экипаж обязался ко дню открытия сессии Верховного Совета СССР выполнить план перевозок второго квартала.

По Советской стране

Радист А. Веремей — чемпион страны

В Москве закончились третьи всесоюзные соревнования радистов на звание чемпиона Добровольного общества содействия армии на 1950 год. В течение нескольких дней лучшие радиооператоры Советского Союза оспаривали это почетное звание и состязались в скорости приема и передачи радиограмм.

Звание чемпиона 1950 года присуждено старшему радиооператору Центрального узла связи Министерства морского флота Александру Ефремовичу Веремею. Он набрал наибольшее количество очков. Второе и третье места поделили Ф. Росляков (чемпион соревнований радистов 1949 года) и Г. Патко.

Победители всесоюзных соревнований радистов награждены призами и дипломами первой степени.

...Александр Ефремович Веремей, чемпион всесоюзных соревнований лучших радистов Советского Союза, уже двадцатый год работает в области морской радиосвязи. Он — мастер скоростных передач, ведет связь с отдаленными морскими бассейнами и портами, а также с судами, находящимися в дальнем плавании.

За выдающиеся успехи в области связи тов. Веремей награжден орденом Красной Звезды и значком «Почетный радист СССР». Участвуя в прошлом году во всесоюзных соревнованиях радистов, он занял второе место. Тогда тов. Веремей принял за одну минуту 390 знаков. Морской связист решил не успокаиваться на достигнутом и продолжал совершенствоваться. Систематическая тренировка помогла тов. Веремею завоевать сейчас почетное звание чемпиона Советского Союза. В этом году он перекрыл свои прежние показатели, достигнутые им на вторых всесоюзных соревнованиях радистов.



Чемпион всесоюзных соревнований лучших радистов Советского Союза старший радиооператор Центрального узла связи Министерства морского флота **А. Е. Веремей** на вахте.

Фото П. Захаревского.

100 тысяч человек получили новые квартиры

ТАЛЛИН. (ТАСС). Ремонтный трест Таллинского горисполкома сдал в эксплоатацию 8 капитально отремонтированных домов.

За последние пять лет по республике капитально отремонтировано около 2.000 домов общей площадью в 400 тысяч квадратных метров.

Огромные работы произведены за этот период строительными организациями: выстроено и восстановлено 355 тысяч квадратных метров жилой площади.

На строительные, восстановительные и ремонтные работы по благоустройству жилой площади городов Эстонской ССР израсходовано более 122 миллионов рублей. Новые квартиры и комнаты получили свыше 100 тысяч человек.

НА КУРОРТНЫХ ЛИНИЯХ

ЯЛТА. **(По радио).** Недавно между Ялтой и Феодосией стал совершать рейсы пассажирский теплоход «П. Лукомский». Это судно заходит в Алушту, Малореченск и Судак.

В Ялтинский порт прибыли два новых пассажирских катера. Каждый из них перевозит 75 пассажиров. Одно из этих судов будет совершать рейсы на линии Ялта — Симеиз, с заходом в Мисхор и Алупку. Другой катер станет обслуживать курортников на линии Ялта — Алушта.

Героический поступок

БАКУ, 2 июня. (ТАСС). Шаланда № 8 Каспийского технического флота производила землечерпательные работы в одном из районов Каспия. Разыгрался жесточайший шторм, который к вечеру достиг десяти баллов. Под напором ветра и волн лопнули якорные цепи, судно понесло на камни.

Это произошло на глазах у экипажа стоявшего неподалеку землесоса «Бабушкин». Помощник багермейстера Дмитрий Конопляников вместе с несколькими добровольцами спустил в бушующее море шлюпку и, закрепив на ней конец буксирного троса с землесоса, двинулся на выручку шаланде.

Шторм все крепчал, но горстка храбрецов, рискуя жизнью, упорно продвигалась к цели. Приблизившись к шаланде, тов. Конопляников обвязался тросом и перескочил со шлюпки на находившееся во власти стихии судно. На землесосе «Бабушкин» заработала лебедка, наматывающая трос. Шаланда стала удаляться от берега и была спасена.

ВОЗРОЖДЕНИЕ ЛЕПАИ

Успешно восстанавливаются сильно пострадавший от фашистских захватчиков город Лепая и его морской порт. За пять лет с помощью братских республик трудящиеся Лепаи добились значительных успехов. Восстановлены и реконструированы спичечная фабрика «Балтия», обувная фабрика и другие предприятия. Успешно развивается рыбная промышленность.

В Лепае ведутся большие работы по благоустройству города. Строятся жилые дома, прокладываются трамвайные линии, разбиты новые скверы и парки. Продолжает расти сеть школ, детских домов, медицинских и культурных учреждений. За последние годы здесь открыты пять новых клубов, Дом пионеров и Дом учителя. В нынешнем году начнут работать учительский институт и новая школа.

В помощь марксистско-ленинскому образованию моряков

ОБ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ОСНОВАХ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ПАРТИИ

Ни одна партия в мире не имеет такой славной героической истории, такого авторитета среди народных масс, не связана с народом такими крепчайшими узами, как партия большевиков, партия Ленина — Сталина.

Создавая партию большевиков — партию нового типа, Ленин и Сталин боролись не только за революционную программу этой партии, но и за революционную организацию, то-есть за создание такой партии, которая была бы способна эту программу осуществить. Ленин постоянно подчеркивал огромное значение организации. Он говорил: «...дайте нам организацию революционеров—и мы перевернем Россию!» Чтобы понять, какую организацию требовал Ленин для партии, достаточно привести замечательные слова из его произведения «Крах II Интернационала». Ленин писал:

«Возьмем современное войско. Вот—один из хороших образчиков организации. И хороша эта организация только потому, что она—**гибка,** умея вместе с тем миллионам **людей давать единую волю.** Сегодня эти миллионы сидят у себя по домам, в разных концах страны. Завтра приказ о мобилизации—и они собрались в назначенные пункты. Сегодня они лежат в траншеях, лежат иногда месяцами. Завтра они в другом порядке идут на штурм. Сегодня они проявляют чудеса, прячась от пуль и от шрапнели. Завтра они проявляют чудеса в открытом бою. Сегодня их передовые отряды кладут мины под землей, завтра они передвигаются на десятки верст по указаниям летчиков над землей. Вот это называется организацией, когда во имя одной цели, одушевленные одной волей, миллионы людей меняют форму своего общения и своего действия, меняют место и приемы деятельности, меняют орудия и оружия сообразно изменяющимся обстоятельствам и запросам борьбы».

Таково значение организации, и сила ВКП(б) в том и состоит, что она ни на шаг не отступает от ленинско-сталинского понимания роли организации. Партия решительно отвергает пренебрежительное отношение к организационной работе, к организации борьбы за осуществление своих целей и задач. Она не допускает разрыва между программой и организацией, между словом и делом.

Исторический опыт учит, что пролетарская революция, укрепление диктатуры пролетариата и победоносное строительство коммунистического общества невозможны без революционной партии пролетариата. Эта партия должна быть свободна от оппортунизма, боевой и смелой, опытной и гибкой, способной ясно видеть цели движения и практически организовать борьбу за их осуществление. Ясность цели, уверенность в победе, силу ориентировки партия черпает в своей теоретической сокровищнице—марксизме-ленинизме.

Ленинский план построения марксистской партии как партии боевой и революционной принципиально отличался от принципов построения партий II Интернационала. Эти партии, как известно, характеризовались крайней расплывчатостью своих программных и тактических взглядов, отсутствием всякой организованности и дисциплины. В партиях II Интернационала могли одновременно состоять и представители трудящихся и представители буржуазии; членство в таких партиях не требовало личного участия в работе партийных организаций, что фактически превращало членов этих партий в людей, далеких от революционной борьбы и не способных на революционные действия. «...в период господства оппортунистов II Интернационала, —указывал товарищ Сталин, — основной политической организацией пролетариата являлась не партия, а парламентская фракция. Известно, что на деле партия в этот период была придатком и обслуживающим элементом парламентской фракции. Едва ли нужно доказывать, что в таких условиях и с такой партией во главе не могло быть и речи о подготовке пролетариата к революции».

Последователями международного оппортунизма в России были «экономисты» и меньшевики, которые вели раскольническую линию, ратовали за расплывчатую, неорганизованную и хвостистскую партию, вели борьбу против создания единой революционной партии пролетариата. Нужно было дать им решительную отповедь и создать боевую организацию рабочего класса, партию нового типа, воплощавшую в себе единство революционной теории и революционной практики. Решение этой благородной задачи взяли на себя великие вожди трудящегося человечества Ленин и Сталин.

Товарищ Сталин охарактеризовал ленинское учение о партии как важнейшую составную часть ленинизма. «... Ленин первый в истории марксизма разработал **учение о партии,** как руководящей **организации** пролетариата, как основного **оружия** в руках пролетариата, без которого невозможно победить в борьбе за пролетарскую диктатуру»,—указывает товарищ Сталин. Разоблачая оппортунизм меньшевиков, Ленин в своей классической работе «Шаг вперед два шага назад» развил организационные положения, ставшие затем организационными принципами большевистской партии. Эти принципы прошли историческую проверку в огне трех революций в России, их жизненность подтверждается практикой построения социализма на одной шестой части земного шара, опытом Великой Отечественной войны и опытом борьбы за постепенный переход от социализма к коммунизму.

Ленинизм учит, что марксистская партия есть **передовой, сознательный** отряд рабочего класса, вооруженный знанием общественной жизни, знанием законов классовой борьбы и способный ввиду этого вести рабочий класс, руководить его борьбой. Ленинизм учит, что марксистская партия есть не только передовой, но и **организованный** отряд рабочего класса, спаянный единством воли, действий и дисциплины. Только при этом условии партия может руководить революционной борьбой рабочего класса и повести его на свержение власти капитала. Ленинизм учит, что марксистская партия есть **высшая форма организации** пролетариата, призванная руководить всеми остальными организациями рабочего класса. Без такой партии, которая была бы способной руководить всеми организациями рабочего класса, немыслима победа пролетариата. Ленинизм учит, что марксистская партия есть **воплощение связи** передового отряда рабочего класса с миллионными массами рабочего класса. Эта связь коммунистической партии с массами происходит на основе последовательно революционной линии. «Необходимо, — говорил товарищ Сталин, — чтобы партия в своей работе умела сочетать высшую принципиальность (не смешивать с сектантством!) с максимумом связей и контакта с массами (не смешивать с хвостизмом!), без чего невозможно для партии не только учить массы, но и учиться у них, не только вести массы и подымать их до уровня партии, но и прислушиваться к голосу масс и угадывать их наболевшие нужды». Ленинизм учит, что марксистская партия может выполнить свои задачи только при том условии, если она организована на началах централизма, с единым Уставом, с единой партийной дисциплиной, одинаково обязательной для всех членов партии, как для лидеров, так и для рядовых, с единым руководящим центром во главе, с подчинением меньшинства большинству, отдельных организаций — центру, низших организаций—высшим.

Обосновывая ленинский организационный план построения партии, товарищ Сталин в ряде своих произведений того периода выступает в защиту ленинских идей, показывая образец непримиримости к оппортунизму. Работы товарища Сталина «Класс пролетариев и партия пролетариев», «Как понимает социал-демократия национальный вопрос?» являются ценнейшим вкладом в марксистско-ленинскую науку о партии как направляющей силе рабочего класса, всех трудящихся. Борясь вместе с Лениным против меньшевиков, выступавших с хвостистской теорией смешения партии с классом, товарищ Сталин в своем произведении «Класс пролетариев и партия пролетариев» дает решительную отповедь меньшевистским горе-теоретикам. Товарищ Сталин четко определяет разницу между партией и ее классом:

«...Партия пролетариев, как боевая группа руководителей, во-первых, должна быть гораздо меньше класса пролетариев по количеству своих членов; во-вторых, должна стоять выше класса пролетариев по своей сознательности и своему опыту; и, в-третьих, должна представлять из себя сплоченную организацию».

Это было единственно приемлемым типом строения партии в условиях царского режима. Сталинское определение партии полностью совпадало с ленинским определением и вытекало из тех революционных задач, которые стояли тогда перед борющимся пролетариатом России. Только такая партия, по мысли товарища Сталина, могла встать во главе рабочего класса, социалистически просвещать его и практически руководить им в борьбе. «Партия наша—социал-демократическая, — писал товарищ Сталин. — Это значит, что она имеет свою собственную программу (ближайшие и конечные цели движения), свою собственную тактику (способы борьбы) и свой собственный организационный принцип (форму объединения). **Единство** программных, тактических и организационных взглядов является той почвой, на которой строится наша партия».

Особое значение Ленин и Сталин придавали вопросу о членстве в партии. II не случайно на II с'езде РСДРП спор между большевиками и меньшевиками о том, кто может быть членом партии, вылился в идейную борьбу за основные принципы организации. Как известно, меньшевики стояли за анархические принципы построения партии, заключавшиеся в том, что членом партии может об'явить себя всякий, кто и не входит в одну из организаций партии, а лишь только помогает ей. Меньшевики стояли за систему самозачисления в партию любого буржуазного интеллигента, гимназиста, «стачечника» и тем самым пытались превратить партию в рыхлую, бесформенную организацию, не способную на революционные действия.

Ленин и Сталин решительно выступили против этой меньшевистской теории самозачисления в партию. Ленин и Сталин считали возможным открыть двери партии только для тех, кто мужественно будет работать в одной из ее организаций, кто готов беззаветно служить революции и подчинять свою жизнь делу борьбы за освобождение пролетариата. Ленин писал: «...чем крепче будут наши партийные организации, включающие в себя **действительных** социал-демократов, чем меньше шаткости и неустойчивости будет **внутри** партии, тем шире, разностороннее, богаче и плодотворнее будет влияние партии на окружающие ее, руководимые ею элементы рабочих **масс.** Ведь нельзя же смешивать, в самом деле, партию, как передовой отряд рабочего класса, со всем классом». Блестящее обоснование ленинского принципа о членстве в партии дал товарищ Сталин. Он указывал: «Для членства в партии необходимо осуществление программы, тактики и организационных взглядов партии: для осуществления взглядов партии необходима борьба за эти взгляды; для борьбы за эти взгляды необходима работа в партийной организации и работа вместе с партией. Ясно, что для членства в партии необходимо вступление в одну из партийных организаций. Лишь тогда, когда мы вступим в одну из партийных организаций и, таким образом, наши личные интересы сольем с интересами партии, — лишь тогда мы сможем стать членами партии и вместе с тем настоящими руководителями армии пролетариев».

Таким образом, ленинско-сталинский принцип отбора в партию является основой основ существования партии нового типа. И тот, кто забывает этот принцип, кто смазывает грань между партией и классом, тот становится на путь оппортунизма. Именно на путь оппортунизма и предательства встала клика Тито в Югославии. В резолюции Информационного бюро о положении в коммунистической партии Югославии сказано, что «...руководство КПЮ ревизует марксистско-ленинское учение о партии. Согласно теории марксизма-ленинизма партия является основной руководящей и направляющей силой в стране, имеющей свою особую программу и не растворяющейся в беспартийной массе. Партия есть высшая форма организации и наиболее важное оружие рабочего класса. Между тем, в Югославии основной руководящей силой в стране считают не коммунистическую партию, а Народный фронт. Югославские руководители принижают роль коммунистической партии, фактически растворяют партию в беспартийном Народном фронте, который включает в себя весьма различные в классовом отношении элементы». Клика Тито, вставшая на путь измены и предательства рабочего класса, по существу ликвидировала коммунистическую партию, ибо партия, растворившаяся в массе, уже перестает быть партией.

Наша большевистская партия сильна именно тем, что она не растворяется в массе трудящихся, а стоит во главе их, руководит ими в борьбе за построение коммунизма, пользуется у них величайшим доверием и авторитетом. Партия наша сильна своей сознательной дисциплиной, сплоченностью, единством воли, единством действий, несовместимых с отступлением от программы и Устава, с нарушением партийной дисциплины, с фракционными группировками, с двурушничеством. Партия наша сильна тем, что она очищает свои ряды от лиц, нарушающих программу партии, Устав партии, дисциплину партии. Что было бы с партией, если бы она допустила свободу фракций и группировок? Она развалилась бы, как карточный домик, и диктатура рабочего класса потерпела бы неминуемое и полное поражение. Поэтому наша партия ни на иоту не отступает от этих ленинско-сталинских организационных принципов. Наша партия решительно изгнала из своих рядов презренных троцкистов, бухаринцев, зиновьевцев и других оппозиционеров, превратившихся в агентуру фашизма, в предателей и изменников делу коммунизма.

Чтобы быть способной руководить массами, большевистская партия в самом начале своего существования строилась по территориально-производственному признаку. В. И. Ленин еще в сентябре 1902 года в «Письме к товарищу о наших организационных задачах» писал, что «...вся главная сила движения — в организованности рабочих на **крупных** заводах... Каждый завод должен быть нашей крепостью». Исходя из ленинских указаний, партия избрала производственный признак своего строения, а не об'единение членов партии по признаку местожительства.

Наша партия, чтобы отвечать всем требованиям руководителя масс, с первых дней своего существования строилась на принципе демократического централизма. В своей книге «Шаг вперед, два шага назад» В. И. Ленин с огромной силой отстаивал идею централизма в партии, означающую наличие единого Устава, единого руководящего органа во главе, с подчинением меньшинства большинству, отдельных организаций — центру, низших организаций — высшим. «**Теперь** мы стали, — писал Ленин, — организованной партией, а это и означает создание власти, превращение авторитета идей в авторитет власти, подчинение партийным высшим инстанциям со стороны низших».

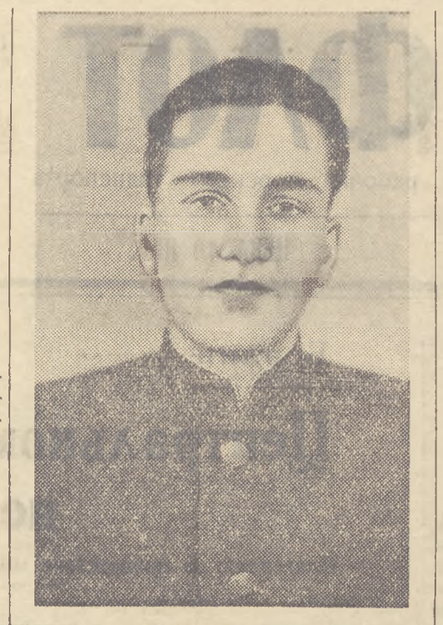
Строгий централизм вместе с тем предполагает широкую инициативу местных партийных организаций, активное участие коммунистов в жизни всей партии. Большевистский централизм является **демократическим** централизмом, означающим выборность, подотчетность и сменяемость всех руководящих органов. Демократический централизм делает партию единой и монолитной. Но если организационные принципы большевизма незыблемы, то организационные формы партийной работы изменяются в соответствии с конкретной исторической обстановкой. «Партия революционного марксизма, — говорится в решении X с'езда РКП(б), — в корне отрицает поиски абсолютно правильной, годной для всех ступеней революционного процесса, формы партийной организации, а равно и методов ее работы. Наоборот, форма организации и методы работы всецело определяются особенностями данной конкретной исторической обстановки и теми задачами, которые из этой обстановки непосредственно вытекают».

Значит, в организационных вопросах, как и в вопросах теории, наша партия стоит на почве творческого марксизма. Товарищ Сталин всесторонне развил ленинское учение о партии. «Если Ленин в своей замечательной работе «Шаг вперед, два шага назад», — говорил тов. Жданов, — развил организационные положения, ставшие затем организационными основами партии нового типа, партии большевиков, то товарищ Сталин как в области теории, идеологии и тактики, так и в вопросах постановки всей нашей организационной работы на научные рельсы развил далее основы организационного учения о партии, данные Лениным, пополнил организационное учение о партии новыми положениями, новыми законами, двинул организационную науку большевизма вперед и тем самым вооружил партию и рабочий класс на осуществление всемирно-исторических задач построения социализма в нашей стране». Товарищ Сталин преподал партии блестящие образцы творческого марксизма в решении таких проблем организационного строительства, как учение о соотношении между политической линией и организационной работой; о научной организации подбора, воспитания, выдвижения и распределения кадров; о большевистской организации проверки исполнения; о способах борьбы партии с врагами, проникающими в ее ряды, борьбы партии за очищение ее рядов от перерожденцев и двурушников; о бдительности, об овладении большевизмом.

Политика партии, ее организационное руководство проводится в жизнь через людей, через кадры партии. Поэтому вопросы подбора и расстановки кадров всегда занимали ведущее место в организационной работе партии, а воспитание высоких большевистских качеств у коммунистов всегда было предметом неустанных забот Ленина и Сталина. Одним из главных методов воспитания большевистских кадров является критика и самокритика. Критика и самокритика неразрывно связана с самой природой большевистской партии как партии борьбы за коммунистическое преобразование общества, за исторический прогресс. Подлинные большевистские работники выковываются в обстановке открытой критики и самокритики, помогающей быстро устранять недостатки во всей нашей работе.

Партия большевиков — это партия восходящая, партия, идущая к победе коммунизма. Ее организационная мощь незыблема. Она проверена десятилетиями борьбы за коммунизм. На примере нашей героической партии большевиков учатся коммунистические партии зарубежных стран. Партия большевиков — это наше знамя, наша победа!

В. ВАСИЛЬЕВ.



Передовые люди морского флота. Крановщик Потийского порта **Г. Картава**— один из инициаторов социалистического соревнования крановщиков морского флота за выполнение двух годовых норм.

Фото З. Павлова.

В роли сторонних наблюдателей

В конце января коллектив Астраханского агентства Каспфлота обсуждал итоги работы прошлого года. Было отмечено, что наряду с положительными результатами, как, например, досрочным выполнением плана, ростом механизированной переработки грузов, снижением себестоимости работ, имеется еще много недостатков, влияющих на выполнение плана перевозок. Они выразились в том, что за навигацию прошлого года агентство принесло государству 1 578 тыс. рублей убытка, что ряд бригад грузчиков не выполнял норм выработки.

Для улучшения работы агентства ряд выступавших на собрании товарищей предложил обобщить творческие начинания передовиков и на их основе разработать стахановский план агентства. Эту инициативу поддержало партийное бюро агентства. На заседании партбюро было решено подготовить детальный стахановский план, обсудить его на участках и в бригадах и затем утвердить на общем собрании работников агентства. Реализация этого мероприятия должна была мобилизовать коллектив на выполнение новых социалистических обязательств.

Составление проекта стахановского плана поручили группе товарищей: инженеру Гартвих, начальникам отделов Агапову, Елистратову, Икленко, Волкову. Вместе с руководителями участков они подготовили такой план, где на основе усовершенствования технологического процесса обработки судов коллектив обязывался перевыполнить на 10 тысяч тонн план переработки грузов, повысить производительность труда на погрузо-разгрузочных работах на 7 проц. Решено было также улучшить техническую эксплоатацию кранов и четыре из них отремонтировать своими силами; дать за навигацию 1950 года 150 тысяч руб. сверхплановых накоплений.

Кроме этих общих обязательств, были разработаны конкретные мероприятия по каждому участку, по каждому отделу. Так, по отделу эксплоатации диспетчеры обязывались добиться точного соблюдения графика движения судов «Катунь», «Центрсоюз» ,«Краснодар»; перевести два судна на хозрасчет; оборудовать самоходную бункерную базу.

Все эти мероприятия играют решающую роль в борьбе за досрочное выполнение плана. Поэтому нужно было принять решительные меры к тому, чтобы скорей рассмотреть этот стахановский план, обсудить в бригадах и утвердить на общем собрании коллектива.

Однако ни начальник агентства тов. Романов, ни бывший секретарь парторганизации тов. Жильцов не проявили необходимого рвения в этом деле и положили проект стахановского плана под сукно. Незавидную позицию занял и председатель портового комитета профсоюза тов. Гейдюк. Он оказался в роли бесстрастного наблюдателя.

Такое отношение к социалистическому соревнованию не способствует мобилизации моряков на новые успехи в труде.

Н. ВАЛОШИН.

Тов. Стефанович признает только пять процентов критики...

(Письмо в редакцию)

Два месяца назад в газете «Советская Балтика» появилась статья о недостатках в работе механико-судовой службы Балтийского пароходства. Статья так и называлась — «Нерешенные задачи». В ней шла речь о том, что приказ министра морского флота за № 116 об улучшении технического состояния судов и внедрении новой техники на Балтике выполняется плохо, что в пароходстве не борются за технический прогресс, что здесь процветают косность, рутина и технический застой. Неопровержимые факты, приведенные в статье, доказывали, что установившаяся практика руководства ремонтом судов и технической эксплоатацией не отвечает задачам дня.

Казалось бы, главный инженер пароходства коммунист тов. Стефанович использует этот сигнал печати для того, чтобы мобилизовать коллектив механико-судовой службы, работников связи, навигационного отдела для решения нерешенных задач.

Однако получилось совсем иначе. После многих напоминаний редакции тов. Стефанович, наконец, 24 апреля прислал ответ. Вместо того, чтобы обсудить выступление газеты среди коллектива, наметить пути исправления ошибок, тов. Стефанович весь свой пыл и старания употребил на то, чтобы «сочинить» наиболее оскорбительный для газеты ответ. Но самое начало опровержения выдавало с головой его автора. Вот оно: «Задержка в ответе на статью тов. Усминского с моей стороны была вызвана тем, что я считал, что статья... была вызвана простым желанием ошельмовать меня, как главного инженера пароходства, в первую очередь, коллектив механико-судовой службы пароходства, во вторую...».

И вот на протяжении трех страниц убористого текста он силился доказать, что механико-судовая служба и он, главный инженер, не имеют недостатков. Весь огонь атаки направлен против автора, фамилия которого в ответе упоминается 19 раз. При этом подбираются самые бичующие эпитеты: «голословное обвинение», «сборный винегрет», «гвоздь программы тов. Усминского», «тирада о здравом смысле — простая демагогия», «это просто брюзжание при помощи набора общих фраз» и т. д. и т. п.

Ответ тов. Стефановича был ответом глушителя критики и самокритики. Это было ясно видно и начальнику пароходства тов. Логинову и начальнику политотдела тов. Сорокину, которые вместе с редакцией справедливо возмущались таким вызывающим ответом главного инженера.

В течение последних полутора лет на страницах «Советской Балтики» часто появлялись материалы о неблагополучии с ремонтом судов, с технической эксплоатацией. Конкретные, бичующие факты обвиняли руководителей механико-судовой службы в техническом застое, косности, организационной разболтанности.

Главный инженер тов. Стефанович и начальник механико-судовой службы тов. Долгополов обыкновенно на эти сигналы отделывались молчанием. С большим опозданием и только по запросу прокуратуры или отделов министерства, присылались отписки, невразумительные ответы. Только статья «Нерешенные задачи», наконец, вызвала «отклик» у главного инженера.

Что же не понравилось в статье тов. Стефановичу? В этой статье конкретными фактами доказывалось, что Балтийское пароходство и его технический руководитель тов. Стефанович умудрились в течение двух лет не выполнить большинство пунктов приказа министра № 116, что большой и конкретный план модернизации судов и внедрения новой техники, предусмотренный приказом, выполняется плохо, ремонт судов как следует не организован. В этой статье напоминалась история с ремонтом теплохода «Академик Карпинский». В частности указывалось, что вопреки здравому смыслу по распоряжению главного инженера были сняты с судна старые двигатели для замены другими, а затем по «рационализаторскому» предложению того же тов. Стефановича снова поставлены на место. В результате этого ремонт судна затянулся больше, чем на год. После ввода в эксплоатацию теплоход не получил класса Морского Регистра и сейчас числится в группе ограниченно годных.

Далее в статье напоминались факты технической неподготовленности к ремонту теплохода «Вильнюс», говорилось о срыве модернизации теплохода «Кооперация». В статье упоминались названия 12 судов, которые в той или другой мере оказались «жертвами» технической косности и консерватизма. В частности, говорилось о судах, которые потеряли скорость, ходят с обросшими корпусами, с неисправными винтами.

Уже после опубликования статьи выявились новые факты, которые подтвердили правильность выступления газеты с критикой в адрес главного инженера. Так, теплоход «Вильнюс» из-за недоброкачественного ремонта лишился класса Морского Регистра, район плавания его ограничен только Балтикой. Запрещен также выход в море для теплохода «Амбуран». Неудовлетворительно идет ремонт судов «Профессор Попов» и «Харьков».

В газетной статье была затронута «честь мундира» главного инженера. И вместо делового обсуждения, принятия мер на свет родилось тысячесловное опровержение. Главный инженер писал в своем ответе: «Никаких конкретных мероприятий в этой статье Балтийское пароходство принять не может. Работающая сейчас комиссия Министерства морского флота под председательством тов. Тумм укажет пароходству конкретные недостатки в работе механико-судовой службы, а отсюда и будут приняты практические мероприятия по их ликвидации». Но комиссия министерства не оправдала надежд тов. Стефановича. В своем акте комиссия фактически подтвердила все то, что писала «Советская Балтика» на протяжении последних лет. Больше того, комиссия констатировала еще и такой факт: выводы и предложения комиссии министерства, проверявшей в мае прошлого года выполнение приказа № 116, не только не реализованы, но даже не были доведены до коллектива.

Комиссия вскрыла явное неблагополучие в деятельности механико-судовой службы. Достаточно привести такие факты. В 1949 году количество судов, состоящих в классе Морского Регистра, уменьшилось; в первом квартале этого года количество судов, лишенных класса Морского Регистра, возросло еще более. Более половины судов, не состоящих в классе Морского Регистра, числится в группе ограниченно годных.

Почему так получилось? А вот почему. Лишь пятая часть судов прошла положенный капитальный ремонт и третья часть судов — средний ремонт. В прошлом году план ремонта судов не был выполнен. Многие суда не проходят профилактического ремонта.

Через некоторое время после первого письма тов. Стефанович прислал в редакцию «Советской Балтики» второе письмо. На этот раз оно начинается так: «Пересмотрев свой ответ в газету «Советская Балтика» на статью «Нерешенные задачи», считаю его неправильным и непартийным».

Казалось, начало хорошее. Но вот его продолжение: «Если пять процентов материала, помещенного в статье, правда, то этот материал уже стоит помещать. Мне нужно было сделать выводы из статьи, что я и делаю сейчас».

Главный инженер, таким образом, наконец, признал пять процентов правды в статье. А как быть с остальными 95 процентами? В отношении их он пишет: «Признаю, что, критикуя меня, как главного инженера, газета поднимает вопросы, которые нужно решать... Одновременно прошу вас при помещении статей с критикой главного инженера собирать материал более квалифицированно» (?!).

Такой двусмысленный ответ не является случайным для тов. Стефановича. За последние годы на многих собраниях в пароходстве состояние технической эксплоатации и судоремонта признается неудовлетворительным. И каждый раз главный инженер пароходства тов. Стефанович выступает на этих собраниях с покаянными речами, обещая быстро устранить обнаруженные недостатки. Проходит собрание, и тов. Стефанович успевает забыть не только про свои обещания, но и про принятые решения. А тем временем положение с технической эксплоатацией и судоремонтом все более ухудшается. Можно ли после этого верить, что и сейчас тов. Стефанович выполнит свои обещания?

Это опасение усугубляется еще странной позицией, занятой руководством пароходства по отношению к главному инженеру. Так, начальник пароходства тов. Логинов с упреком говорит: «И чего там у вас в редакции обострились отношения с главным инженером?».

Политотдел пароходства получает много сигналов с судов о пренебрежительном отношении тов. Стефановича к механикам, к их запросам. В политотделе известно, что в аппарате механико-судовой службы нездоровая обстановка, что здесь боятся критики и самокритики, не реагируют на нее. Политотдел знает и то, что главный инженер пароходства не обеспечивает правильного технического руководства судами, ничего не предпринимает для того, чтобы исправить положение. Не пора ли положить конец этому благодушию?

Коллективный корреспондент газеты «Морской флот» — редакция бассейновой газеты «Советская Балтика».

Забота о детях моряков

Дети моряков, работников портов, рабочих и служащих предприятий морского флота и Главсевморпути с нетерпением ждут того дня, когда после года учебы и экзаменов они вновь, как и в прошлые годы, поедут за город, в пионерский лагерь.

Пионерские лагери, ежегодно организуемые профсоюзом рабочих морского транспорта невдалеке от морских бассейнов, в самых живописных местах нашей Родины, пользуются среди детей огромной и заслуженной любовью. Здесь они находят здоровый, веселый и разумный отдых, получают физическую зарядку для предстоящей учебы и будущей трудовой деятельности.

Из года в год растет число детей, направляемых в пионерские лагери. Редкий школьник не побывал в пионерском лагере. В прошлом году в пионерских лагерях отдыхало свыше 16.500 детей. Летом этого года открывается свыше 40 пионерских лагерей, в них будут отдыхать 17.600 школьников — детей членов нашего профсоюза. Из этого числа 3.600 детей, нуждающихся по состоянию здоровья в длительном отдыхе и особом медицинском режиме, будут 40 дней отдыхать в пионерских лагерях санаторного типа.

В каждом бассейне создаются свои пионерские лагери. Профсоюзные организации Черноморского бассейна открывают лагери вблизи Одессы, Херсона, Николаева, Туапсе и Новороссийска. В этих лагерях будет отдыхать свыше четырех тысяч школьников. Для детей моряков Северного бассейна организованы пять пионерских лагерей, куда будут направлены 1.500 детей.

Профорганизации Балтийского бассейна организовали в дачных пригородах Ленинграда четыре пионерских лагеря на 1.240 мест. 300 детей работников мурманских моряков вывозятся из Заполярья во вновь организованный пионерский лагерь санаторного типа в селе Явенга Вологодской области.

В пионерском лагере санаторного типа на побережье Черного моря будут отдыхать 400 школьников — детей работников портов Дуная. Дети работников астраханских предприятий морского флота проведут свои каникулы, как и в прошлом году, в плавучем пионерском лагере — пароходе «Красноармеец». Большое количество детей направляют в пионерские лагери комитеты профсоюза Азовского и Каспийского бассейнов, Сахалина, Латвии, Эстонии, Грузии. Для детей работников московских учреждений и предприятий открывается после ремонта и расширения пионерский лагерь на берегу реки Москва, вблизи Можайска.

Большинство пионерских лагерей уже готово к встрече школьников. Скоро тысячи детей в возрасте от семи до пятнадцати лет заполнят пионерские лагери, организованные нашими профсоюзными организациями.

От коллективов пионерских лагерей, педагогов и вожатых требуется большая, дифференцированная воспитательная работа среди детей разных возрастов. Комитеты профсоюзов, организующие летний отдых детей в своих пионерских лагерях, должны совместно с комсомольскими организациями и органами народного образования наметить четкий план обслуживания детей. Необходимо разработать мероприятия, обеспечивающие выполнение основной задачи пионерских лагерей, — укрепление здоровья детей, улучшение их физического развития и усиление работы по их коммунистическому воспитанию.

Расширить инициативу и самодеятельность детей, воспитывать в них любовь к труду и дисциплине, чувство коллективизма и беззаветной преданности Родине, большевистской партии, ее вождям Ленину и Сталину — благородная и почетная задача коллектива работников пионерских лагерей.

Проводя работу с детьми, работники пионерских лагерей и профсоюзных организаций не должны ни на минуту забывать о здоровье детей и не допускать перегруженности их массовыми мероприятиями, которые в ряде случаев приносят вред здоровью ребенка. Систематическое наблюдение за здоровьем детей и созданием условий, исключающих возможности заболеваний, важнейшая задача не только медицинских работников, но и всего коллектива работников пионерских лагерей и профсоюзных организаций.

Республиканские, бассейновые, а также портовые, заводские и местные комитеты профсоюза располагают большими средствами для организации летнего отдыха детей. Надо только наиболее рационально использовать эти средства. Образцово организовать летний отдых детей в пионерских лагерях — почетный долг каждой профсоюзной организации.

С. ШЕЛОМОВ,
заведующий отделом социального страхования ЦК профсоюза рабочих морского транспорта.

На повестке дня — стахановский план

Собрание экипажа парохода „Ижора"

Пароход «Ижора» совершает рейсы по круговому маршруту Николаев — Поти — Жданов — Одесса. Его экипаж добился производственных успехов. Моряки «Ижоры» перевезли сверх плана много тонн руды.

Следуя примеру экипажа теплохода «Мичурин», моряки парохода «Ижора» также решили работать по стахановскому плану. Во время стоянки в порту Николаев на пароходе состоялось собрание экипажа, на котором обсуждался стахановский план работы судна.

Ниже мы печатаем выступления участников этого собрания.

Используем все резервы

Из выступления первого помощника капитана тов. ОВАНЕСЯНА

Недавно мы подводили итоги социалистического соревнования. Дружная работа экипажа дала свои положительные результаты. Четырехмесячный план перевозок значительно перевыполнен. В марте и апреле пароход совершил по одному дополнительному рейсу и перевез сверх задания много тонн груза.

В предмайском социалистическом соревновании наши стахановцы нашли новые резервы для сокращения времени, затрачиваемого на переходы, на стоянки в портах, для максимального использования грузоподъемности судна.

Вот характерный пример. В первом рейсе на регулярной линии выяснилось, что турбина не дает нужных оборотов. Скорость судна была невелика. Но старший механик тов. Кальмиус совместно с механиками тт. Катажинским и Черным быстро отыскали причину. Они изменили вакуум турбины и тем самым увеличили скорость судна. Их напряженная творческая работа послужила примером для всего экипажа.

Много инициативы проявили наши штурманы. Третий помощник капитана тов. Егоров взял на учет каждый час эксплоатационного времени. Хорошо зная район плавания, навигационную обстановку в каналах, он точно ведет судно по заданному курсу. Когда Егоров находится на вахте, достигается большая экономия ходового времени и экономится много топлива. Этому способствует и работа рулевых тт. Полякова, Жданова-Литвина, Калина и Горошко. Матросы бдительно несут вахтенную службу, четко выполняют уставные требования.

Одним из условий, обеспечивших успешную работу парохода по скоростному графику, явилось производственное содружество наших моряков с портовиками. Благодаря комплексному социалистическому соревнованию экипажа с коллективами обслуживающих нас портов мы экономим на стоянках по 10—15 часов.

Так из месяца в месяц создается резерв эксплоатационного времени. Сейчас наше судно идет намного впереди графика.

Но нам не следует успокаиваться на достигнутом. Закрепив первые успехи, мы должны настойчиво изыскивать новые возможности для достижения высоких трудовых показателей. Верным средством для этого является работа по стахановскому плану.

Нами составлен проект стахановского плана работы судна. Он основан на опыте плавания на регулярных линиях и использования всех резервов.

При составлении стахановского плана учтены задачи, которые необходимо решить экипажу нашего судна быстро и организованно. Здесь и ремонт механизмов своими силами, и котлочистки, и многие другие работы. Мы должны использовать все благоприятные возможности плавания на регулярной линии для экономии эксплоатационного времени. Ежемесячно за счет экономии 60 часов эксплоатационного времени экипаж нашего судна обязуется совершить один сверхплановый рейс. В стахановском плане предусматриваются пути сокращения времени стоянок судна под обработкой за счет предварительной подготовки судна к грузовым операциям, быстрого оформления документов и дальнейшего развертывания комплексного соревнования с портовиками. На этом мы сможем экономить в месяц еще 90 часов. Рациональное использование бункера и воды позволит нам брать в рейс 100 тонн груза сверх плана.

По стахановскому плану мы будем работать двое суток в месяц на сбереженном топливе и смазочных материалах. Все это создаст реальные условия для снижения себестоимости перевозок, укрепит хозрасчет, вызовет более действенное социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана перевозок.

Беречь эксплоатационное время

Из выступления боцмана тов. КОТИК

Работа по стахановскому плану, несомненно, вызовет дальнейший под'ем производительности труда наших моряков. Я вполне согласен с тем, что за счет лучшей подготовки к перегрузочным операциям в портах, сокращения времени на оформление документов мы сможем увеличить об'ем перевозок грузов. Для ускорения грузовых операций мы задолго до прихода в порт открываем и готовим трюмы. Руководители портов заблаговременно извещаются по радио о характере, количестве и расположении грузов на судне. Это позволяет портовикам хорошо готовиться к обработке парохода. Как правило, коллективы портов отпускают нас в очередной рейс на 10—15 часов раньше срока.

Но этого недостаточно. Возможности экономии стояночного времени в портах значительно большие. Портовики должны улучшить технологию перегрузочных работ. Большие претензии у нас к коллективу Николаевского порта. Крановщики здесь все еще не научились в полной мере беспаловским методам труда. В Николаеве производительность кранов ниже, чем в других портах.

Хочется остановиться и на вопросе правильного использования грузоподъемности нашего судна. Экипаж настойчиво борется за то, чтобы перевозить больше грузов, и для этого берет в рейс минимально необходимое количество бункера и воды. Но наряду с этим судно перевозит много ненужных материалов, оставшихся после ремонта (старые тросы, тару и многое другое).

Все эти недостатки следует немедленно устранить.

Двигатели должны работать бесперебойно

Из выступления старшего механика тов. КАЛЬМИУС

Стахановский план во многому обязывает машинную команду нашего судна. Хочу остановиться на том, что нами уже сделано, а главное, что мы предполагаем сделать для выполнения возложенных на нас задач.

Пароход «Ижора» вступил в эксплоатацию в этом году после среднего ремонта. Но сразу же обнаружилось, что турбина не дает нужных оборотов. Однако машинная команда вскоре устранила недостаток в работе двигателя. Был достигнут полный вакуум при рабочем давлении в котлах. Число оборотов турбины резко увеличилось. Гребной вал вместо 80 оборотов стал давать 87 в грузе и до 92 оборотов в балласте.

Для бесперебойной работы судна и удлинения его эксплоатационного периода машинная команда производила своими силами различные ремонтные работы. Так, под руководством третьего механика Александра Черного была осуществлена замена водогрейных трубок в котлах.

Машинная команда старается не допускать потерь топлива и материалов. По предложению коммуниста тов. Черного экипаж принял на себя обязательство ежемесячно работать два дня на сэкономленном топливе. Хорошо проявили себя в уходе за механизмами и в борьбе за экономию топлива и смазочных материалов машинист тов. Власов, кочегар тов. Ляшенко и другие.

Принимая на себя обязательство работать по стахановскому плану, мы вправе предъявить свои требования к управлению пароходства. Особые претензии у нас к отделу кадров. Очень часто на судне сменяются механики. Долго мы плаваем без токаря. Это тормозит выполнение ряда токарных работ.

За экономию топлива и смазочных материалов

Из выступления машиниста тов. ВЛАСОВА

В стахановском плане важное место отведено борьбе за экономию топлива и смазочных материалов. Бережно расходуя топливо и машинное масло, мы улучшим экономические показатели судна.

Возможности для экономии у нас большие. Машинная команда должна вести борьбу за рациональное расходование каждого килограмма топлива и смазочных материалов, вахтенный механик и машинисты — тщательно следить за подогревом питательной воды, кочегары — за правильным горением в котлах.

В нашей работе мы уже добились неплохих результатов. В апреле было сэкономлено 54 тонны мазута. На сбереженном топливе судно работало полных два дня. Но это, конечно, не предел. Производственные показатели следует улучшать изо дня в день. Необходимо развернуть еще более действенную борьбу за экономию топлива и смазочных материалов.

Организовать досуг моряков

Из выступления матроса тов. ЯКОВЛЕВА

Нас радует, что наряду с ценными мероприятиями по улучшению производственной работы в стахановском плане предусмотрено улучшение обслуживания экипажа. Это вполне правильно, ибо у нас еще в этом отношении много есть недостатков. Каюты наши неблагоустроены, в художественную самодеятельность вовлечено лишь несколько комсомольцев. Совсем не уделено внимания развитию среди членов экипажа водного спорта. А мы хотим читать, научиться играть на музыкальных инструментах, ходить на плюнках.

Судовой комитет должен позаботиться об организации культурного досуга моряков.

* * *

Судовое собрание единогласно утвердило стахановский план работы судна. Моряки решили досрочно, к 33-й годовщине Великого Октября, выполнить годовой план перевозки грузов.

В стахановском плане намечено произвести многие ремонтные работы и котлочистки в период эксплоатации, указаны меры по увеличению провозной способности судна, его скорости, сокращению стоянок в портах, экономии материалов и топлива.

ОДИН РЕЙС НА СЭКОНОМЛЕННОМ ТОПЛИВЕ

БАКУ. (Наш корр.). Моряки Каспия активно участвуют в социалистическом соревновании в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР. 29 мая досрочно завершили месячный план нефтеперевозок экипажи теплоходов «Колхозник», «Академик Вильямс», «Коммунар», «Профинтерн». Моряки этих судов взяли повышенные обязательства и решили доставлять в Астрахань большегрузные баржи на 4—5 часов раньше срока. Экипаж теплохода «Профинтерн» совершил сверхплановый рейс на сэкономленном топливе и смазочных материалах.

Ускорить рейсооборачиваемость судна

Из выступления капитана тов. КОРОБЧЕНКО

Работать в этом году мы начали в неблагоприятных условиях. Суровые штормовые погоды в январе и феврале, длительные простои в Новороссийске отрицательно сказались на наших успехах. Недостаточно энергично трудились в то время и моряки нашего парохода. Все это привело к печальным результатам — план первых двух месяцев не был выполнен.

Но так продолжалось недолго. Судовая партийная организация мобилизовала экипаж на борьбу за высокие трудовые показатели. Партийная организация парохода сплотила коллектив. Большую роль в развертывании действенного социалистического соревнования сыграли коммунисты. Они показывали пример образцового выполнения уставных требований. Коммунисты тт. Черный, Клейман, Егоров, Власов, Непейвода увлекали моряков на успешное решение производственных задач.

С началом плавания на регулярной линии экипаж парохода активно начал бороться за выполнение своих социалистических обязательств. Машинная команда под руководством старшего механика тов. Кальмиуса осуществила ряд технических мероприятий и улучшила эксплоатацию двигателей. Скорость судна была увеличена. Между вахтами сейчас идет соревнование за максимальную экономию времени на переходах. Каждый час в ходу строго рассчитан. Палубная команда в трудовом содружестве с портовиками осуществила много полезных начинаний для сокращения стояночного времени. Мы экономим и на бункеровке в Батуми. В результате экипаж не только преодолел отставание, но и наверстал упущенное. За счет экономии времени в портах и в море в каждом плавании создается большой резерв времени, что дает нам возможность делать дополнительные рейсы.

Но есть еще в нашей работе много неиспользованных возможностей. Так, например, бункеровка судна производится попрежнему после грузовых операций. Подчас мы теряем много времени в ожидании лоцманов. Это недопустимо.

Выполнение обязательств, принятых по стахановскому плану, сделает нашу работу более четкой и эффективной. Подсчитано, что, работая по стахановскому плану, мы сможем закончить перевозки грузов во втором квартале к 20 июня и до конца месяца дополнительно перевезти 10 тысяч тонн груза.



Фрезеровщик Таганрогского судоремонтного завода Н. Болдарев за смену выполняет две с половиной — три нормы. Его имя занесено на заводскую доску почета. На снимке: стахановец Н. Болдарев за работой. Фото Н. Щеглова.

Выдающийся деятель Советского государства

К четвертой годовщине со дня смерти М. И. Калинина

Четыре года назад, 3 июня 1946 года, перестало биться пламенное сердце выдающегося деятеля коммунистической партии и Советского государства Михаила Ивановича Калинина.

Вся кипучая жизнь М. И. Калинина с юношеских лет до последнего дыхания была отдана беззаветному служению народу, борьбе за победу коммунизма. Жизненный путь М. И. Калинина — это путь пламенного революционера, закалившегося в подпольной суровой борьбе, в тяжелых испытаниях в царских тюрьмах и ссылках, в многолетней самоотверженной деятельности на благо трудящихся.

Весь свой жизненный путь Михаил Иванович Калинин прошел с Лениным и Сталиным. На заводах Петербурга и Москвы, Ревеля и Тбилиси, в большевистских организациях, в подпольной печати он всегда выступает последовательным борцом за идеи Ленина—Сталина. Вместе с Лениным и Сталиным он в глубоком подполье строил большевистскую партию, сплачивал силы рабочего класса и трудящегося крестьянства на борьбу с самодержавием, активно участвовал в подготовке и проведении Великой Октябрьской социалистической революции, неутомимо боролся за создание могучей социалистической державы. Михаил Иванович не мыслил себе жизни вне борьбы за интересы народа, за дело социализма. «Вся история моей жизни, а по существу и вся история рабочего класса, — говорил он, — заключается в том, что мы жили и боролись под руководством Ленина, Сталина».

Сын бедного крестьянина Тверской губернии, Михаил Иванович приходит в возрасте семнадцатилетнем из деревни в Петербург и поступает рабочим на завод «Старый Арсенал». Через два года Михаил Иванович уже путиловский рабочий. В этот период Михаил Иванович включается в революционную работу нелегальных рабочих организаций и выдвигается как один из передовых рабочих среди петербургского пролетариата. После его ареста петербургской полицией он высылается в Тбилиси. Здесь он поступает в Тбилисские железнодорожные мастерские токарем по металлу. Затем Михаил Иванович перебирается в Ревель, работает в местных железнодорожных мастерских. Потом он возвращается в Петербург и поступает на орудийный завод Петербург и поступает на орудийный завод Петербурга. Он сочетает работу на разных предприятиях Петербурга с нелегальной революционной деятельностью в рядах партии большевиков как один из видных передовых рабочих и политических руководителей рабочего класса.

Царское правительство упорно преследовало М. И. Калинина. Четырнадцать раз его арестовывали, бросали в тюрьму, отправляли в ссылку за то, что он твердо и последовательно вместе с Лениным и Сталиным боролся против эксплоататоров, за великое дело освобождения рабочего класса и всех трудящихся от капиталистического рабства. Но ничто не смогло сломить его железной воли, поколебать идейную стойкость и веру в торжество великого дела, в победу пролетариата.

После Октябрьской революции М. И. Калинин становится одним из виднейших руководителей молодого Советского государства. Любимец народа, М. И. Калинин сам горячо любил свой народ, кровными узами был связан с рабочими и крестьянскими массами.

В. И. Ленин в 1919 году, рекомендуя М. И. Калинина на пост главы верховного органа Советского государства — Председателя ВЦИК, говорил о нем: «Это товарищ, за которым около двадцати лет партийной работы; сам он крестьянин Тверской губернии, имеющий тесную связь с крестьянским хозяйством и постоянно обновляющий и освежающий эту связь. Петроградские рабочие сумели убедиться, что он обладает умением подходить к широким слоям трудящихся масс, когда у них нет партийной подготовки. Когда пропагандисты и агитаторы не могли подойти к ним по-товарищески и умело, тогда тов. Калинину удавалось разрешить эту задачу».

Ленинскую характеристику М. И. Калинин полностью оправдал во всей своей последующей работе на высоком государственном посту. Своей близостью к народным массам, постоянным живым общением с рабочими, крестьянами, интеллигенцией М. И. Калинин ярко олицетворял неразрывную связь и единство государства и народа, которые возможны только в Советской стране — стране подлинной свободы и демократии. Он неутомимо об'езжал великий Советский Союз, и к нему в Москву, к любимому «всесоюзному старосте», приезжали за помощью и советом сыны и дочери всех народов необ'ятной нашей страны.

Двадцать семь лет стоял Михаил Иванович на посту руководителя верховного органа Советского государства, отдавая все силы укреплению социалистического Отечества, упрочению союза рабочих, крестьян и интеллигенции нашей страны и дружбы народов Советского Союза. Умение чутко прислушиваться к голосу простых людей, неразрывная связь с народными массами помогали ему безошибочно ставить и разрешать важнейшие вопросы государственного строительства в нашей стране.

«Мы являемся, — говорил Михаил Иванович, — первыми строителями первого социалистического государства... Особенность социалистического государства заключается в том, чтобы растить, поднимать, политически воспитывать трудовые массы в сознании того, что они являются полными хозяевами своего государства. Вот почему, товарищи, мы живем в счастливое время. Строить социалистическое государство — это величайшая честь...».

Отзывчивый и чуткий к советским людям, Михаил Иванович был суров и беспощален к врагам Отечества. Он воспитывал в советских людях безграничную любовь к социалистической Отчизне и жгучую ненависть к врагам народа. М. И. Калинин со всей решимостью и беспощадностью боролся с троцкистами, зиновьевцами, бухаринцами и другими предателями Родины. Беспощадность к врагам народа, — говорил он, — есть проявление подлинной любви к народу.

Горячий патриот великой социалистической Родины, М. И. Калинин неустанно пропагандировал идеи советского патриотизма. Михаил Иванович призывал к тому, чтобы советские люди направили все свои усилия на возвеличение своего народа и советской Отчизны, чтобы своими повседневными делами они укрепляли экономическую и военную мощь социалистического государства. Михаил Иванович неустанно возвеличивал людей труда, строящих новую, светлую жизнь в нашей стране. «Труд наш, — говорил он, — от самого простого до самого квалифицированного, одушевлен великой идеей социализма. В этом суть, в этом основа всего. Поэтому каждый стахановец, каждая стахановка, когда они произвели больше, побили свои прежние нормы, радуются этим победам. И не только они сами радуются, но и каждый честный советский гражданин радуется этим достижениям, потому что он участвует в великом строительстве социалистического государства. Вот что делает жизнь самого простого, рядового человека идейной, полной, богатой; вот что в огромной степени облагораживает нашу жизнь...». Всюду и всегда он учил любить социалистическую Родину и сохранять беззаветную преданность ей.

Пламенный пропагандист коммунизма, М. И. Калинин был одним из выдающихся организаторов работы по коммунистическому воспитанию трудящихся. «Коммунистическое воспитание, — указывал М. И. Калинин, — в нашем понимании всегда мыслится конкретно. В наших условиях оно должно быть подчинено задачам, стоящим перед партией и советским государством». Он неутомимо воспитывал трудящиеся массы нашей страны в духе пламенного советского патриотизма, национальной гордости, беззаветной любви к труду на благо социалистической Родины. М. И. Калинин горячо призывал наши кадры овладевать марксистско-ленинской теорией. «Изучение марксизма-ленинизма, — говорил М. И. Калинин, — нужно не ради самого изучения, не для проформы... Мы изучаем марксизм-ленинизм, как метод, как инструмент, при помощи которого мы правильно определяем наше политическое, общественное и личное поведение. Мы считаем, что это — самое могущественное орудие человека в его практической жизни».

В годы Великой Отечественной войны М. И. Калинин неутомимо стоял на своем посту, разжигал неиссякнувший огонь веры в победу правого дела, являлся одним из организаторов разгрома врагов нашей Родины. Горячие, полные мудрого оптимизма патриотические выступления Михаила Ивановича в тяжелые дни войны поднимали советских людей на подвиги на фронте и в тылу.

Жизнь и труд М. И. Калинина — великий пример беззаветного служения народу и глубочайшей преданности Родине. Светлый, благородный образ бесконечно близкого и родного Михаила Ивановича вечно будет жить в сердцах советских людей, вдохновляя их на новые и новые подвиги во славу горячо любимой социалистической Родины.

О сменно-запасных частях

Создадим прочную базу для улучшения технической эксплоатации флота

Борьба советских моряков за повышение технической эксплоатации флота, нашедшая свое выражение в применении передовых методов труда и высокой культуре обслуживания механизмов, является мощным резервом успешного выполнения плана перевозок.

Задача дальнейшего сокращения межремонтного периода судов, а также внедрения в широком масштабе скоростного метода ремонта судов может быть решена, если в системе Министерства морского флота будет создана прочная материально-техническая база, занимающаяся снабжением флота сменно-запасными частями.

В этом отношении имеются серьезные недостатки, препятствующие нормальной технической эксплоатации флота, которые об'ясняются тем, что до сего времени еще не решены важные организационно-технические вопросы в области производства сменно-запасных частей.

На морском флоте отсутствует единая система изготовления сменно-запасных частей. На многих заводах низок уровень технологии производства деталей, что в значительной степени об'ясняется тем, что в системе Министерства морского флота нет основных нормативных материалов и другой технической документации, как, например, типовых технологических карт, на изготовление сменно-запасных частей, различных ведомственных нормалей.

Качество и сроки изготовления сменно-запасных частей во многом зависят от того, как организовано на предприятиях модельное хозяйство. На большинстве заводов состояние модельного хозяйства оставляет желать много лучшего. Заводы не обеспечены и необходимыми приборами, позволяющими осуществлять контроль за качеством выпускаемых деталей.

В свою очередь, заводы пред'являют серьезные претензии как к отдельным заказчикам, так и к министерству в целом. Эти претензии, прежде всего, относятся к качеству рабочих чертежей на изготовление сменно-запасных частей. Правда, конструкторские бюро за последнее время выпустили большое количество рабочих чертежей на детали различных марок судовых двигателей. Но заводы, получая чертежи от разных конструкторских бюро, часто обнаруживают, что для одноименных деталей каждое бюро по-своему указывает в чертежах требования по допускам, посадкам, маркам материалов, техническим условиям, поэтому на заводах часто становятся втупик, не зная, по какому чертежу изготовлять детали.

Это об'ясняется тем, что министерство, наряду с другой технической документацией, не располагает своими ведомственными нормалями в области чертежного хозяйства.

Эти вопросы давно назрели и требуют неотложного разрешения. Еще в начале 1948 года на первом совещании работников морского флота по технической эксплоатации был поднят вопрос о необходимости наведения порядка в производстве сменно-запасных частей.

Выполняя решения этого совещания, Центральное техническое управление поручило Центральному конструкторско-технологическому бюро № 4 разработать проекты инструктивных и нормативных материалов по организации производства сменно-запасных частей в системе Министерства морского флота.

В настоящее время конструкторское бюро разработало общее положение по организации хозяйства сменно-запасных частей, инструкции, формы и другую документацию по планированию, расходованию и пополнению запасов деталей, единые формы инвентарных книг и другие материалы.

Во всех этих материалах предусмотрены взаимоотношения между пароходствами и заводами, заготовительными конторами, плановыми и финансовыми организациями. Эти материалы преследуют цель привести многообразное хозяйство сменно-запасных частей в определенную систему.

Насколько запущен этот участок, показывает хотя бы тот факт, что в отношении понятия сменных и запасных частей существуют самые различные толкования. Даже в официальных документах, изданных Министерством морского флота, определения терминов «сменная» и «запасная» части даны в такой редакции, что их часто смешивают друг с другом. Этим и об'ясняется то, что нередко суда оказываются не обеспеченными запасными частями, так как они расходуются не по прямому назначению.

Поэтому крайне важно установить целевое назначение и дать окончательное определение терминам «сменная» и «запасная» части. Мы считаем, что «запасная» часть, записанная в обязательном порядке в номенклатуре Морского Регистра СССР, относится к неприкосновенному судовому запасу. Что же касается сменных частей, то они призваны служить для замены износившихся деталей в процессе эксплоатации судов.

В процессе эксплоатации наступает период, когда основная масса трущихся деталей по своим износам достигла предельных величин. Тогда устранение этих износов невозможно судовыми средствами, и судно должно встать на заводской ремонт. Для этой цели заблаговременно должны быть изготовлены ремонтные части.

Таким образом, не установив точного назначения сменных, запасных и ремонтных частей, не представляется возможным ввести обоснованные нормы запасов, поэтому и нет возможности приведения хозяйств сменно-запасных частей в единую систему.

В разработанных конструкторским бюро № 4 материалах даны четкие определения назначения сменных, запасных и ремонтных деталей и исходные данные для установления норм этих деталей для различного типа судов. В этих материалах предусмотрено также введение инвентарных книг на запасные части. Располагая этими данными, министерство сумеет разработать план мероприятий по обеспечению флота в ближайшие 2—3 года сменно-запасными частями по установленных норм.

В проектных материалах подробно предусмотрены взаимоотношения между заказчиками и заводами-поставщиками, в частности, разработана инструкция по модельному хозяйству. Одновременно с этим разработаны и проекты технической документации: технические условия изготовления основных деталей для двигателей внутреннего сгорания, марочник материалов на изготовление этих деталей, виды испытаний деталей, предусмотренных номенклатурой Морского Регистра СССР.

Нет сомнения в том, что введение в системе министерства единой системы и порядка в области хозяйства сменно-запасных частей будет способствовать дальнейшему повышению культуры технической эксплоатации судов морского флота.

Инж. Д. СОЛОВЬЕВ.

Вести из бассейнов

✪ Недавно крановщица Бакинского порта Елизавета Козлова за два с половиной часа разгрузила теплоход «Чорох», выполнив задание больше чем на 300 проц.

✪ Моряки теплохода «Москва» без вывода судна из эксплоатации провели котлочистку, это позволило экипажу танкера «Москва» в мае перевезти 18 тысяч тонн груза сверх плана.

✪ На пароходе «Н. Бауман» широко развернулось соревнование за отличную судовую вахту. Первенство в этом соревновании неизменно присуждается вахте четвертого механика тов. Мудрякова.

✪ Моряки парохода «Караганда» обязались к 12 июня выполнить план перевозок грузов второго квартала.

✪ Недавно бригада грузчиков тов. Ястребкова привела в порядок территорию одного из грузовых районов Ленинградского порта. Этому примеру последовали многие грузчики порта.

✪ В Вентспилсском порту коллектив плавкрана № 9 решил ежемесячно работать на сэкономленном топливе и смазочных материалах двое суток, экипаж буксирного катера «Моряк» — трое суток, катера «Гайда» — двое суток.

✪ В новом поселке одесского завода им. А. Марти 150 домов. В каждом доме — три комнаты, кухня, ванная комната. Поселок заселен рабочими и служащими завода.

Судно славных традиций



Фотоочерк радиооператора В. Богданова о рейсах теплохода „Старый большевик"

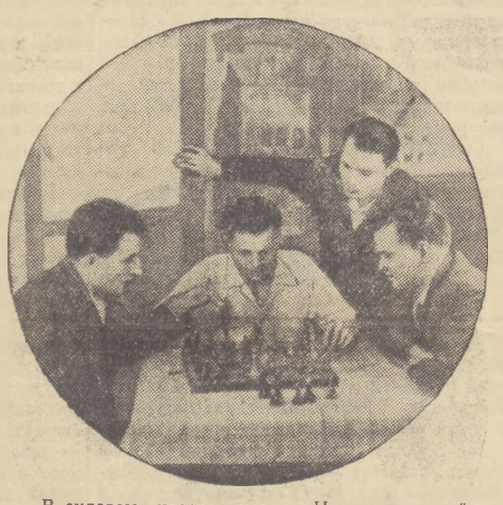


Капитан теплохода «Старый большевик» Н. Буянов.

◇ ◇

ПЕРЕД дальним рейсом на теплоход «Старый большевик» пришла группа молодых моряков. Они получили назначение на судно, и отныне оно стало их вторым домом, а экипаж — родной семьей. Молодые моряки начали работать матросами и мотористами. С первых же дней их ознакомили с историей этого героического судна.

На теплоходе «Старый большевик» каждый уголок напоминает о славных традициях. На командном мостике — изображение ордена Ленина. В кают-компании на переборке висит грамота Президиума Верховного Совета СССР. В ней говорится, что в годы Великой Отечественной войны за образцовое выполнение заданий и геройское отражение нападения противника в море теплоход «Старый большевик» был награжден орденом Ленина. К древку красного знамени прикреплен орден Ленина. Много волнующих эпизодов узнали молодые моряки в беспримерных рейсах, которые совершило судно в далеких морях и океанах.



В судовом красном уголке. Идет шахматный турнир.

— Вот здесь, на полубаке, мужественно и самоотверженно несли вахту моряки нашего теплохода, — рассказывал морякам первый помощник капитана тов. Рогозин. —Когда от попадания вражеской авиационной бомбы здесь вспыхнул пожар, угрожавший перекинуться в трюм, где находились боевые припасы, то первый помощник капитана Константин Петровский, матрос Борис Аказенок, радиооператор Владимир Митронов и другие моряки, рискуя жизнью, смело устремились сюда, чтобы погасить бушевавшее пламя. Несколько часов моряки мужественно боролись с огнем. Они погасили пламя, отстояли судно и сохранили тысячи тонн важных грузов...

В беседу вступил старый моряк, матрос И. Бондарь. На теплоходе «Старый большевик» он работает тринадцать лет. В годы Великой Отечественной войны тов. Бондарь был судовым плотником. Вспоминая о фронтовом рейсе, за который судно было награждено орденом Ленина, он рассказал молодежи следующее:

— Наше судно шло через океан к берегам Советского Союза. Неожиданно над теплоходом появился фашистский самолет-разведчик. «Теперь будем ждать гостей»,— произнес капитан Иван Иванович Афанасьев. — Так оно и произошло. На судно один за другим обрушились бомбардировщики и торпедоносцы, вскоре появились подводные лодки. Атаки учащались, у самого борта рвались авиационные бомбы и проносились торпеды. Так продолжалось шесть дней и шесть ночей...

Слушал рассказы первого помощника капитана и бывалого матроса, молодые моряки живо представили себе ту суровую пору 1942 года, взбудораженные штормовые волны, каскады пенных всплесков от разрывов бомб... Среди этого хаоса стихии и уничтожения продолжал итти своим курсом океанский корабль, на флагштоке которого гордо развевалось алое полотнище — Государственный флаг Советского Союза.

Моряки теплохода «Старый большевик» показали себя пламенными патриотами советской Родины, боролись с врагом не на жизнь, а на смерть и совершили выдающийся подвиг, о котором всегда будут помнить благодарные потомки.

Мужественные советские люди провели судно сквозь огненный ураган. На боевом посту смертью храбрых погибли моряки Николай Никифоренко, Павел Карамшанов, Гергард Кухаржевский, Трофим Пискус и Николай Гаврилов. Их имена навечно вошли в славную летопись нашего флота. Герои-моряки были посмертно награждены орденами СССР. Высокое звание Героя Советского Союза было присвоено капитану И. Афанасьеву, матросу Б. Аказенок и первому помощнику капитана К. Петровскому. Ордена и медали СССР получили 43 моряка теплохода «Старый большевик»

...Если посмотреть в судовые журналы теплохода «Старый большевик» и на морские карты, которыми за годы плаваний пользовались штурманы, то мы увидим названия десятков портов, где побывало судно. В этих рейсах были пройдены сотни тысяч миль.

Почти двадцать лет под флагом могучей социалистической Родины бороздит моря и океаны теплоход «Старый большевик» — первенец первых сталинских пятилеток. Судно было построено по проектам советских кораблестроителей на одном из заводов Ленинграда. Наши инженеры, мастера и рабочие вложили много инициативы и творческого труда, чтобы дать советскому морскому флоту прекрасное океанское судно.

Теплоход «Старый большевик» совершил рейсы во многие порты Европы, Азии, Америки, был на Капарских островах и в Заполярье, у скалистых берегов Камчатки и Сахалина. Сотни тысяч тонн груза доставило судно в порты Советского Союза. Только за время с 1942 по 1947 год теплоход перевез около 100.000 тонн груза. В трюмах были соль и лес, рыба и металл, продовольствие и оборудование.



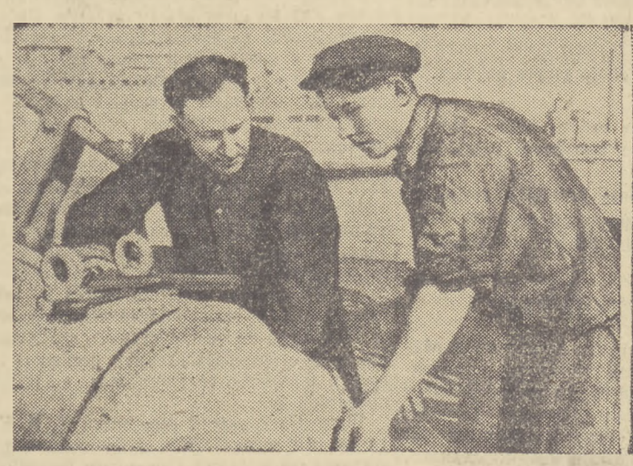
На занятиях по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». Первый помощник капитана Г. Рогозин (в центре) консультирует слушателей.

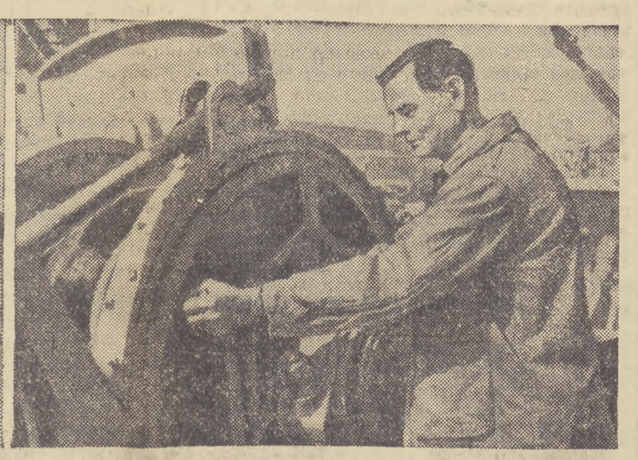
Экипаж ордена Ленина теплохода «Старый большевик» бережно хранит славные традиции своего судна и приумножает их трудовыми делами на благо Отчизны. Каждый моряк, работающий здесь, желает быть достойным имени своего корабля, воспитывает в себе самоотверженность, преданность долгу, волевые качества и стремление к знаниям. Примером для молодежи служат отважные моряки И. Афанасьев, Б. Аказенок, В. Митронов, И. Бондарь и другие участники выдающихся рейсов теплохода «Старый большевик», которые сейчас работают на всех морях нашей Родины.

Герой Советского Союза Борис Аказенок, в прошлом матрос, ныне получил морское образование и работает штурманом. Герой Советского Союза Иван Афанасьев командует передовым судном советского флота — теплоходом «Маршал Говоров». Радиооператор Владимир Митронов, награжденный восемь лет назад орденом Ленина, теперь возглавляет коллектив морских связистов Махачкалинского порта. На-днях работникам этого передового коллектива было вручено красное знамя, завоеванное ими в социалистическом соревновании. В труде, как в бою — с этим девизом трудится Владимир Митронов в послевоенные годы. За успехи в области морской радиосвязи он награжден значком «Почетный радист СССР».

Недавно теплоход «Старый большевик» завершил дальний рейс через два океана. Судно ошвартовалось в Одесском порту. Молодые моряки — стахановцы тт. Козлов, Шумов, Бородин, Орлов, Перлин, Силаков, Гоман и Оксенюк вложили много труда, чтобы теплоход содержался в образцовом порядке, а судовые механизмы работали бесперебойно. Как в любом месте нашей страны, решающей силой на теплоходе «Старый большевик» были коммунисты. Первый помощник капитана тов. Рогозин, коммунисты тт. Буянов, Зозуля, Соколов и другие широко развернули массово-политическую работу. Они повседневно воспитывают экипаж в духе славных традиций героического судна, сплачивают моряков на выполнение и перевыполнение производственных заданий.

Теплоход «Старый большевик» сейчас совершает рейсы между портами Черного моря. Судно дополнительно доставило тысячи тонн груза. Имя корабля и высокая награда, которой удостоен теплоход, его славная история — все это вдохновляет экипаж на новые трудовые успехи во славу любимой Родины.





Стахановцы ордена Ленина теплохода «Старый большевик» образцово содержат судовые механизмы. **На снимках** (слева направо): электромеханик **А. Веселов** и электрик **О. Оксенюк** за осмотром электромотора палубных механизмов; один из старейших работников морского флота боцман **Л. Зозуля** у брашпиля.

Улучшить культурное обслуживание портовиков

В Ждановском порту в начале этого года восстановлено большое здание бывшего Углеэкспорта. Строители позаботились сделать его красивым. Это здание сейчас приспособлено под общежитие. В нем живут постоянно до ста человек, в основном молодежь, грузчики порта.

Казалось бы, здесь, где сосредоточен большой коллектив молодежи, есть все возможности широко развернуть массово-политическую и культурную работу. Но, к сожалению, этого нет. В свободное от работы время молодежь предоставлена самой себе. Правда, партийный комитет порта выделил агитаторов, но они бывают в общежитии от случая к случаю.

Отсутствие в общежитии идейно-политической и культурной работы отрицательно сказывается на людях. Карты заполняют досуг. Молодежь слоняется по комнатам, шумит, не давая другим товарищам воспользоваться отдыхом. Несмотря на все свое желание наладить культурную жизнь в общежитии, комендант его тов. Гвоздев не в силах один справиться с такой трудной задачей. Помощи же от общественных организаций порта он не видит.

Портовая столовая не удовлетворяет обитателей общежития: там дорого и невкусно. Поэтому приходится прибегать к самообслуживанию. Плита маленькой кухни общежития постоянно заполнена сковородами, кастрюлями. Нам не раз приходилось выслушивать законное недовольство живущих в этом доме:

— Вы подумайте, — говорили они, — возвращаемся с работы грязными. Вместо того, чтобы вымыться, переодеться и получить готовый обед в столовой, нам приходится после работы покупать продукты и самим готовить завтрак, обед и ужин. Нецелесообразно затрачиваешь много времени на всю эту процедуру.

Руководители, партийная, профсоюзная и комсомольская организации Ждановского порта не могут не знать, в каком положении находятся обитатели общежития. Но никаких мер к улучшению их быта до сих пор не предприняли.

В Жданове нет Дома культуры моряков, где экипажи судов и работники порта смогли бы культурно провести время, отдохнуть, прослушать доклады и лекции или посмотреть спектакль. Правда, в помещении бывшего магазина Торгморпранса открыт красный уголок, но зрительный зал здесь чаще всего используется для заседаний.

Какую же работу проводит красный уголок? За все время пребывания в порту нам удалось присутствовать на одной весьма малолюдной лекции. Во все же остальные дни висела афиша: «Вечер молодежи. Оркестр. Аккордеон». Словом, помещение, созданное для проведения политико-воспитательной и культурно-массовой работы, превратилось в зал для танцев.

При красном уголке организованы духовой оркестр и кружок художественной самодеятельности, поставивший несколько небольших пьес. Но как массовая работа, так и показ творчества этого кружка происходили только в период избирательной кампании, а затем все заглохло, остались одни танцы. Получилось это потому, что красный уголок находится на хозрасчете, а вечера танцев—коммерчески выгодное мероприятие. Так бесславно пропадает помещение, где можно было бы организовать лекции, доклады и концерты для экипажей судов, прибывающих в Жданов, и для работников порта.

В районе порта в небольшом, всегда забитом зрителями помещении открыт кинотеатр на 250 мест. Но помещение это плохо вентилируется. Кстати, и сюда купить билеты нелегко, ибо размеры кинозала никак не удовлетворяют потребности населения припортового района.

Прибывшим в Жданов морякам нечем занять свой досуг. Зайдут они в красный уголок, почитают газеты, а дальше что? В единственное в порту кино не попасть, ибо билеты все проданы. Дома культуры моряков не имеется, других культурных учреждений тоже нет. Но зато в порту пристроились разные закусочные, кафе с вином и пивом.

О развертывании культурной работы в порту забыли также городские организации и Портовский РК ВКП(б).

Создать надлежащие бытовые условия, обеспечить работников Ждановского порта возможностью культурно отдыхать,—задача, которую надо решить в самое кратчайшее время.

Б. ГРОМОВ.

Фельетон

Среди „лип"

Мы поведем рассказ не о прекрасных тенистых деревьях, цветущих на севере всех позже и всех благоуханней. Речь пойдет о «липах» другой породы. Процветают они на сухой и каменистой почве коммерческого отдела Одесского порта.

Ранней весной Одесский порт получил крупную претензию за недоброкачественную отгрузку одного ценного товара. Претензия была обоснованная. Настроение в управлении порта упало ниже нуля. Поднял всем дух жизнерадостный начальник коммерческого отдела. Обладая недюжинными ораторскими способностями, тов. Брухис в каких-нибудь четверть часа убедил себя и других (в том числе начальника порта тов. Васева), что «отбить иск» подобного рода может он один. Поэтому, дескать, ему на самолете уже сейчас необходимо на продолжительное время вылететь в Москву. Дело Одесского порта должно было разбираться в Госарбитраже в течение одного дня; но тов. Брухису требовался для глубокого изучения всей обстановки, профиля противника и его стратегических резервов более солидный срок. Срок был дан. Тов. Брухис затребовал также подкрепление в лице юриста порта. Придали ему и подкрепление. В пасмурный предвесенний день, в нелетную погоду, самоотверженный начальник коммерческого отдела отправился на мощном самолете в первую боевую разведку по трассе Одесса—Москва, об'ект — Госарбитраж.

Дальнейшие боевые действия тов. Брухис вел уже в стенах последнего. Говорят, что выступал тов. Брухис блестяще. Говорят, обнаружил недюжинные юридические способности. Говорят, поразил всех изумительным знанием коммерческой терминологии, так что даже выступление опытного юриста Одесского порта не внесло чего-либо нового в сущность защиты. Говорят...

Впрочем, кто это все говорит? Отнюдь не страдающий избытком скромности сам тов. Брухис. Его победные реляции начальнику Одесского порта это—дифирамб самому себе. Наконец, пришло долгожданное известие: иск «отбит»! Порт вышел победителем из трудного, запутанного дела!

В Одессу начальник коммерческого отдела возвращался овеянный славой и опять, конечно, самолетом. Встреча тов. Брухиса с руководством порта, как передают, была торжественно праздничной. Тов. Брухису от лица коллектива была выражена теплая благодарность.

А некоторое время спустя пришло неприятное известие. Госарбитраж взыскал с порта по тому самому «выигранному» делу... 65 тысяч рублей в пользу истца. Возмущение коварством арбитра было всеобщим. И только отдельные скептики, под шумок, выражали сомнение: мог ли тов. Брухис, оставаясь в Москве 10 дней сверх надобности, не знать подлинного решения Госарбитража и не являются ли его победные реляции и вся поездка в Москву «липой»?

Впрочем, многие поездки работников Одесского порта загадочно необ'яснимы. Так, например, год назад накануне своего отпуска тот же начальник коммерческого отдела внезапно получил срочную командировку в Новороссийск — Сочи — Сухуми — Батуми. Какие коммерческие цели преследовал в курортной зоне тов. Брухис, к чему была такая командировка Одесскому порту, в разгар погрузо-разгрузочных операций отпускающему на раз'езды своего сотрудника по Кавказскому побережью тысячи рублей? Неизвестно. По мнению товароведов, тов. Брухис изучал пляжную гальку. По другим сведениям, это была просто липовая экспедиция в пальмовые рощи.

Не думайте, читатель, что липы этой породы прививаются только на Юге. И на суровом Севере, у самого студеного Баренцова моря встречаются они. Так, начальник отдела труда и зарплаты Мурманского пароходства Харлаб, отличающийся неукротимой страстью к наживе, сумел извлечь прибыль даже из факта существования родных и близких.

Когда к Харлабу приехала погостить с дочкой его жена тов. Радухина, инженер-механик судовой службы Латвийского пароходства, Харлаб потребовал от Мурманского пароходства 2 тысячи рублей «под'емных» на жену и ребенка. Харлаб обосновал свое прошение ссылкой на соответствующий параграф Указа, приложил авансовый отчет и... сфабрикованную им самим липовую справку о прописке жены. Вся эта «документация» должна была создать впечатление, что к работнику Заполярья приехала семья на постоянное жительство. Впечатление было создано. Под'емные выданы. А супруга Харлаба тут же уехала вновь в Ригу, так как отпуск ее кончился.

После такого успеха первого эксперимента Юлий Александрович стал практиковать липовые насаждения, так сказать, в серийном порядке. Например, сфабриковал справку для бухгалтерии о том, что на его, Харлаба, иждивении находятся в Риге тесть, тетка, дочь и племянник. На самом деле престарелый тесть Харлаба все еще работает, а «племянника» Харлаба и в помине нет. Все сделано было лишь для того, чтобы пользоваться 30% скидкой с подоходного налога, и благодаря доверчивости администраторов все сошло с рук. Не зря, видно, сотрудники Мурманского пароходства теперь фамилию начальника отдела труда и зарплаты произносят совершенно отчетливо: хап-лап.

Итак, не о тенистых деревьях, цветущих в июне так нежно и благоуханно, поведали нам письма читателей. Речь шла о других насаждениях, вредных, которые давно пора истребить. Ибо там, где не прислушиваются к сигналам общественности, где не веет свежим ветром критики и самокритики, где руководители благодушно смотрят на разбазаривание государственных средств, — насаждения вредной породы «лип» быстро прививаются и, к сожалению, пускают корни.

Р. КАНДЕЛАКИ.

Авторский актив бассейновой газеты

РИГА. **(Наш корр.).** На-днях в клубе Латвийского пароходства состоялось собрание авторского актива бассейновой газеты «Латвийский моряк».

С докладом о работе газеты «Латвийский моряк» выступил ответственный редактор тов. Калиновский.

По докладу развернулись прения. Выступавшие на собрании отмечали улучшение качества газеты, содержательности материалов, освещающих жизнь судовых экипажей и береговых предприятий флота. Одновременно рабкоры требовали от газеты чаще выступать с критическими статьями, больше печатать пропагандистских материалов и т. д.

Прораб Рижского судоремонтного завода тов. Буров критиковал редакцию за то, что она слабо помогает стенным газетам предприятий, не популяризирует опыта лучших редколлегий стенных газет. На страницы «Латвийского моряка» еще попадают материалы, написанные поверхностно, без знания жизни. Мало печатается обстоятельных корреспонденций, раскрывающих опыт лучших стахановцев послевоенной пятилетки.

Инструктор политотдела тов. Кузьмин указал на то, что газета не имеет широкого круга авторов среди рядовых моряков— кочегаров, матросов, машинистов. Кроме того, редакция не всегда доводит до конца критику недостатков, слабо борется за действенность своих материалов.

Первый помощник капитана парохода «Турайда» тов. Батечко, начальник Прибалтийской инспекции Морского Регистра тов. Померанцев говорили о необходимости шире пропагандировать на страницах газеты новаторские методы труда, лучше освещать вопросы культурного обслуживания моряков, а также уделять больше внимания показу спортивных достижений, организации отдыха работников морского транспорта.

Выступили также рабкоры и читатели тт. Берс-Берзиньш, Андреев, Журавлев, Копылов.

В клубе Латвийского пароходства, где проходило собрание авторского актива, была организована выставка стенных газет, выпускаемых на судах, в портах, судоремонтных предприятиях и учебных заведениях бассейна.

Кубок СССР по водному поло

В июне начнутся соревнования на розыгрыш кубка СССР по водному поло. Предварительно пройдут встречи в городах, областях и республиках. Затем сильнейшие команды будут участвовать в соревнованиях в восьми зонах.

В середине июня в Москве состоятся соревнования при участии трех сильнейших команд столицы и ленинградской команды мастеров Военно-Морских Сил. В Ленинграде встретятся команды Краснознаменного Балтийского флота и общества «Большевик» (Киев), в Крымской области—команды Черноморского флота и Военно-Воздушных Сил.

В соревнованиях на кубок СССР по водному поло примут участие команды общества «Водник» Баку, Одессы и Ленинграда.

Финальные соревнования состоятся в конце июля в Киеве.

МОРЯКИ ПОКУПАЮТ АВТОМАШИНЫ

ВЛАДИВОСТОК. **(Наш корр.).** Среди трудящихся Приморья большим спросом пользуются лучшие марки отечественных радиоприемников, фотоаппаратов, мотоциклов и автомашин. Многие шахтеры, рыбаки-моряки и колхозники приобретают на свои сбережения автомашины «Победа» и «Москвич».

Недавно группа моряков Дальневосточного пароходства купила автомашины «Москвич». Личные автомашины теперь имеют старший механик тов. Котельников, капитан тов. Стеценко и кочегар тов. Дышлюк.

По следам наших материалов

Кладовщик Одесского бетонного завода тов. Дедескул написал в редакцию письмо, в котором сообщил, что вследствие неправильного оформления документов строительный трест № 1 получил от Одесского порта на четыре тонны цемента меньше, чем полагалось.

При проверке факты подтвердились.

Как сообщил редакции начальник Одесского порта тов. Васев, по письму приняты меры. Строительному тресту № 1 выдано положенное количество цемента, а на виновных в неправильном оформлении документов наложены административные взыскания.

Знаете ли вы, что...

...слово «вулкан» происходит от названия острова Вулкано, находящегося в Тирренском море, близ Италии;

...в конце прошлого века создалась отдельная наука — вулканология. Она занимается изучением вулканических областей, самих вулканов и постоянным наблюдением за их деятельностью;

...на всем земном шаре насчитывается 430 действующих вулканов, а число потухших— в несколько раз больше;

...чаще всего вулканы расположены по берегам морей и на островах;

...из действующих вулканов широко известны: Везувий в Италии, Ключевская сопка на Камчатке, Стромболи в Тирренском море, Мауна Лоа и Килауэа на острове Гаваи в Тихом океане, Мон Пеле на острове Мартинике (в группе Антильских островов), Катмаи на Аляске, Кракатау близ остров Ява;

...расположенный на берегу Неаполитанского залива Средиземного моря Везувий в глубокой древности никто не считал вулканом. Везувий в течение сотен лет не проявлял никакой деятельности;

...извержение Везувия произошло в 79 году с начала нашего летоисчисления. Это была ужасная катастрофа. Под грязевыми потоками и пеплом исчезли с лица земли два цветущих города — Помпея и Геркуланум, а другие два, также расположенные у подножия горы, превращены в развалины;

...спустя 1700 лет случайно, при рытье колодца у подножия Везувия, были найдены статуи. Начатые раскопки обнаружили город Помпею. Под слежавшимся пеплом сохранились храмы, цирки, мастерские города и многие произведения искусства. Значительная часть Помпеи сейчас раскопана, и можно ходить по улицам древнего римского города.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 и коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 6-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б01944.

Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7.

Зак. № 1536.